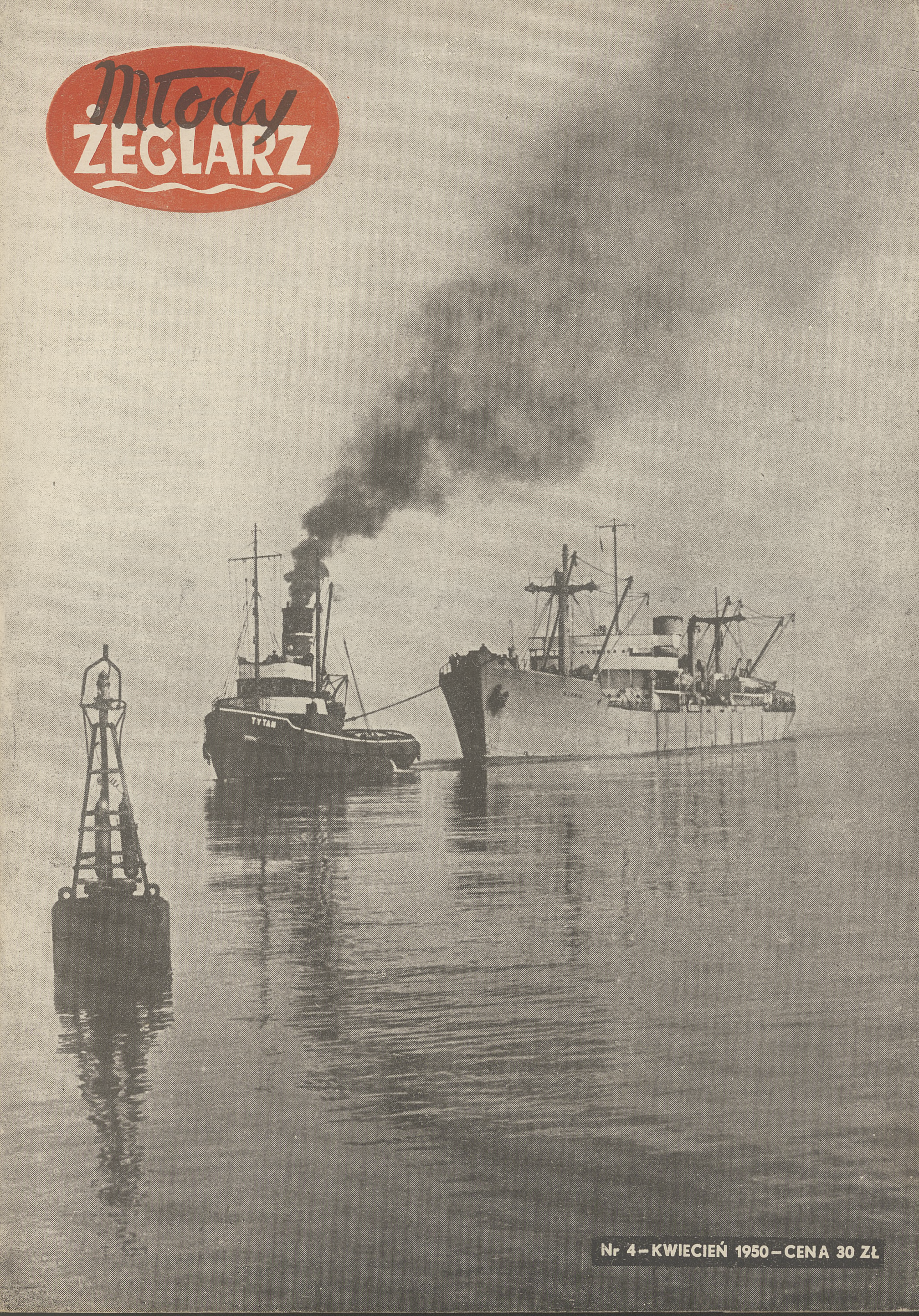
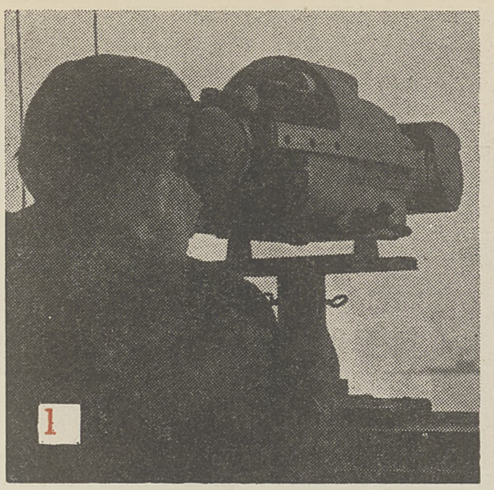
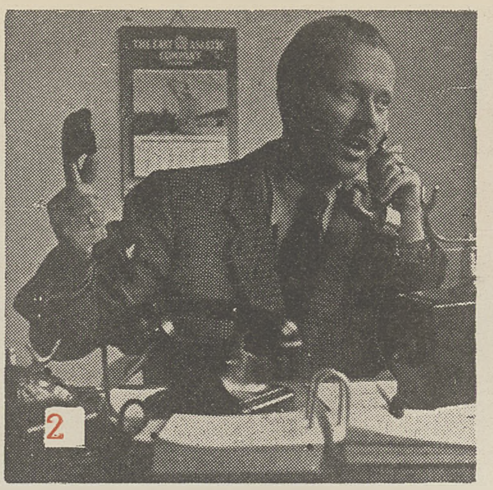
Młody ŻEGLARZ



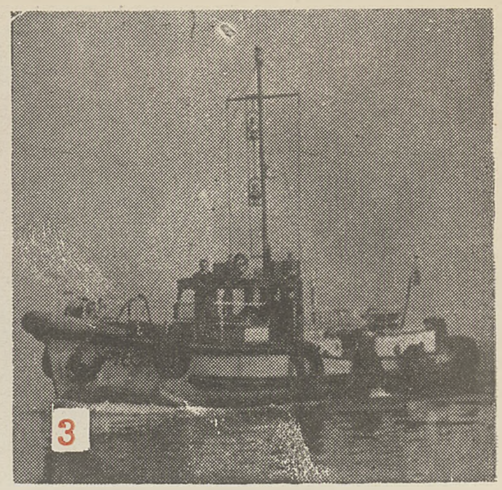
Nr 4 – KWIECIEŃ 1950 – CENA 30 ZŁ



1

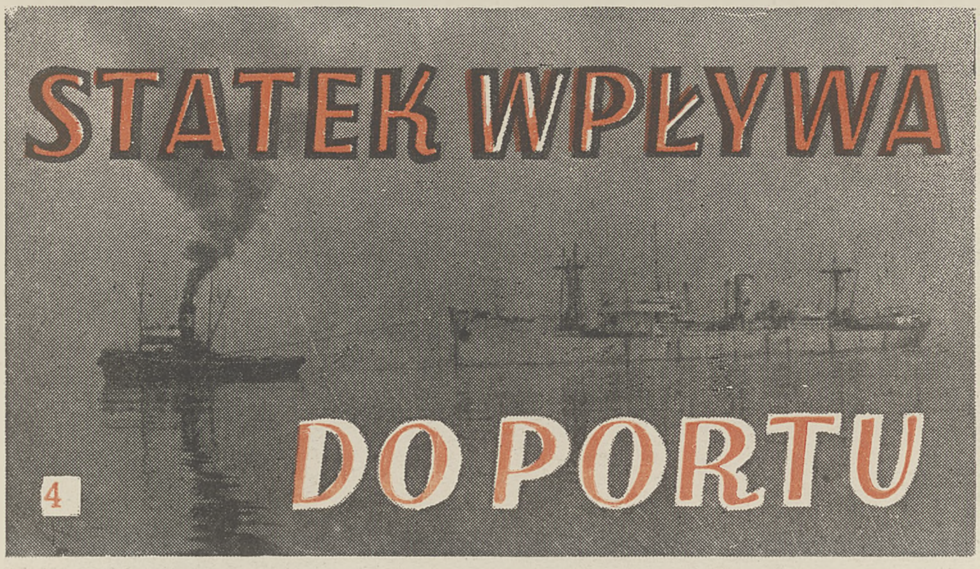


2



3

STATEK WPŁYWA DO PORTU



4



5



6

Z dalekiego, oceanicznego rejsu przybył do Gdyni polski statek „Narwik". Zaledwie się on ukazał zza helskiego cypla — obserwator na wieżyczce kapitanatu portu wypatrzył go przez swą ogromną kilkunastokrotną lornetę (zdj. 1). Jakkolwiek identyczne z „Narwikiem" sylwetki mają jeszcze inne jednostki naszej floty handlowej — obserwator wiedział już, że to musi być właśnie „Narwik": statek ten zapowiedział swoje przybycie drogą radiową. Niezwłocznie zatem poprzez kabel telefonu powędrował meldunek do dyżurnego oficera portu:

— s/s „Narwik" na horyzoncie!

W porcie i mieście rozdzwoniły się telefony. Powiadomiony przez kapitanat makler zawiadomił z kolei o przybyciu statku inne zainteresowane czynniki, m. in. Urząd Celny i przedsiębiorstwo przeładunkowe (zdj. 2). Nim „Narwik" przepłynął owe ostatnie 12 mil dzielących go od gdyńskiej redy — w porcie wszystko już było gotowe na jego przyjęcie. Nie zdążył nawet zastopować na redzie, stanąć na kotwicy i wywiesić żółto-niebieskiej flagi „G" — wzywającej pilota. Pilot płynął mu już na spotkanie (zdj. 3) a w ślad za zgrabnym kutrem pilotowym podążał przysadzisty, dymiący zawzięcie holownik „Tytan".

Pilot po sztormtrapie wspiął się zręcznie na pokład przybywającego statku, na „Tytana" podano z dziobu „Narwika" — gruby, stalowy hol. Powoli, ostrożnie ruszono w stronę wejścia do portu: najpierw maleńki „Tytan" pracujący całą mocą swoich ośmiuset koni mechanicznych, za nim majestatycznie, na wyprężonym jak struna holu — długi, załadowany po krańce możliwości „Narwik" (zdj. 4 oraz **okładka**!).

Na nabrzeżu oczekiwała już na statek gromadka zainteresowanych osób: bosman portowy, cumownicy, makler, celnicy, przedstawiciel Portowego Urzędu Zdrowia i grupka członków rodzin załogi. Zza krawędzi magazynu wyłonił się najpierw „Tytan", za nim oczekiwany przybysz. Jeszcze chwila i szary kadłub „Narwika" znalazł się tuż przy nabrzeżu. „Tytan" oddał hol. Śmignęła z dziobu frachtowca rzutka. Schwycili ją w lot cumownicy i wybierając pośpiesznie wyciągnęli na brzeg umocowaną do jej końca cumę (zdj. 5). Nim cuma spoczęła na polerze, już z rufy poleciała następna rzutka. Po chwili i rufowa cuma była na brzegu. Teraz skracając ostrożnie cumy na windach — „Narwik" począł się przysuwać do nabrzeża. Rzucono trap. Na pokład wkroczyli przedstawiciele władz oraz makler — by przeprowadzić odprawę statku. Rejs skończony.

A gdy w parę godzin później do tegoż nabrzeża holowniki podprowadzały inny wielki statek — wyładunek był już w pełnym toku a szare burty „Narwika" sterczały wysoko, wysoko w niebo: ubyło mu ładnych parę tysięcy ton ciężaru (zdj. 6).

Jotem

(Wszystkie zdjęcia fotoreportażu oraz okładka — K. KOMOROWSKI)

1 MAJA

W PRZEDEDNIU ŚWIĘTA MAS PRACUJĄCYCH

Wykonamy do dnia 1 maja br. zaplanowane na dzień 1 czerwca br. wodowanie trzech drobnicowców. Oddamy do eksploatacji do dnia 1 maja br., to znaczy o miesiąc przed terminem, rudowęglowiec „1-szy Maja“ i w tym samym dniu tj. o dwa miesiące przed terminem — drobnicowiec „Oliwa“ (pracownicy Stoczni Gdańskiej).

„Utrzymamy maszyny napędowe w takim stanie by przepłynąć 170 000 mil morskich bez kapitalnego remontu, wykonując maksimum napraw we własnym zakresie“ (załoga motorowca pasażerskiego „Batory“).

„Wykonamy plan połowów za pierwsze półrocze br. do dnia 1 maja br. czyli 60 dni przed terminem“ (rybacy morscy wybrzeża wschodniego).

„Wykonamy harmonogramy pracy dla przeładunku systemem potokowym, wprowadzimy w rejonach drobnicy i towarów masowych przeładunek systemem potokowym i spopularyzujemy go wśród załogi“ (pracownicy służby eksploatacyjnej Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia)..

„Oczyścimy zenzy, naprawimy sterociąg, zakonserwujemy liny sterowe, wyremontujemy pompy ratownicze i pożarowe, dynamomaszynę oraz windę kotwiczną“ (załoga holownika „Cyklop“).

„Wykończymy kadłub drobnicowca „Wrocław“ na osiemnaście dni przed terminem tj. do 1 maja br.“ (niterzy, spawacze i uszczelniacze Stoczni Gdyńskiej).

„Wykonamy w kwietniu plan połowów w 142% i wzmożemy wysiłki dla podniesienia jakości ryby“ (załoga traulera „Neptunia“).

„Wykonamy 11 włoków dorszowych z części uznanych poprzednio za nie nadające się do użytku“ (pracownicy zakładów sieciarskich przedsiębiorstwa „Dalmor“).

„Zobowiązujemy się do przedterminowego przeprowadzenia generalnego remontu dźwigu Nr 9 w przeciągu 5 tygodni zamiast przewidzianych 8 tygodni“ (Brygada Szulca, Urbaniaka i Stefaniaka).

Jak Polska długa i szeroka — płynie przez nią ożywczy strumień entuzjazmu do pracy. Wszystkie dzienniki ogłaszają zobowiązania świata pracy. To co napisaliśmy na początku — to tylko drobniutki wycinek tego, co się dzieje we wszystkich zakładach pracy.

Co to znaczy? — zapytacie.

Znaczy to, że żyjemy pod znakiem przygotowań do uroczystości 1-majowego Święta Pracy, którego obchód będzie miał w tym roku jeszcze bardziej imponujący i powszechniejszy charakter niż w latach ubiegłych. W dniu tym bowiem masy pracujące całego świata manifestować będą swą niezłomną wolę utrzymania pokoju.

Cały naród polski idąc za przykładem klasy robotniczej, której patriotyzm proletariacki przejawia się ostatnio w szeregu długofalowych dodatkowych zobowiązań produkcyjnych, święci dzień ten zwiększonym wysiłkiem pracy, wzrastającymi ilościowo i jakościowo rezultatami w realizacji planu gospodarczego, w budownictwie fundamentów socjalizmu w Polsce Ludowej. Dzieje się to w pełnym zrozumieniu istoty walki o pokój, która w naszym Kraju przejawia się najdobitniej w podnoszeniu naszej pozycji gospodarczej przez socjalistyczne współzawodnictwo pracy, przez udział w walce ze szkodnictwem, wrogą propagandą i sabotażem, przez wzmożoną czujność rewolucyjną.

Front walki o pokój nie biegnie wzdłuż granic państwowych, nie ustalają go kordony graniczne, ani policja francuska Mocha czy włoska Scelby. Front walki o pokój biegnie wszędzie tam, gdzie cele podżegaczy wojennych godzą bezpośrednio w interesy mas pracujących, w interesy narodów. Dlatego też pierwszą linią frontu w tej walce są zarówno nabrzeża portów francuskich, w których robotnicy odmawiają wyładunku broni amerykańskiej, jak i zaczerwienione robotniczą krwią ulice miast włoskich. Ale walczące na całym świecie rzesze ludzi pracy muszą posiadać trwałą ostoję dla realizowania tej walki. Ostoją taką są przede wszystkim kraje demokracji ludowej z potężnym Związkiem Radzieckim na czele.

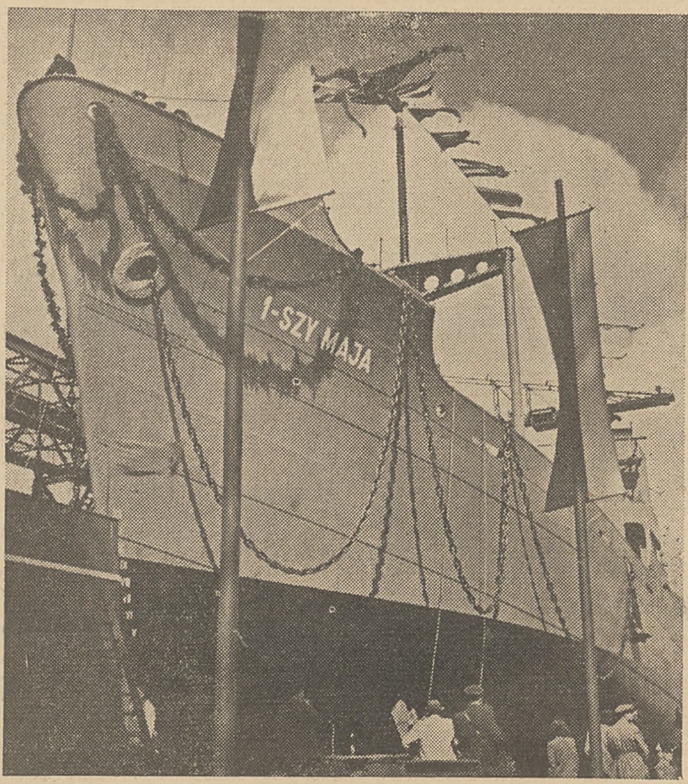
Obserwując bankructwo „Planu Marshalla“, krach polityki dolarowej na Dalekim Wschodzie, awanturnictwo gospodarki amerykańskiej i rozkład reakcyjnych agentur imperializmu — w rodzaju kliki Tito-Rankowicza — nie lekceważąc nawet tych sił, którymi jeszcze dysponuje obóz podżegaczy wojennych — jakże potężnie wygląda rosnący stale obóz pokoju i postępu. Zestawienie tych dwóch obozów przypomnieć nam musi marksistowskie porównanie rośliny gnijącej i rośliny, która kwitnie i rozwija się.

Historia nie zna tak masowego ruchu, który by ponad granicami, morzami i kontynentami łączył ludzi w jeden potężny obóz w walce o wspólny cel. 700 milionów ludzi w Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej, setki milionów w państwach kapitalistycznych i setki milionów w krajach kolonialnych — walczy o pokój.

Zbliża się 1 maja — dzień międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, międzynarodowej solidarności mas pracujących.

Na Wybrzeżu w dniu tym, prócz zrealizowania wielu innych zobowiązań, oddany będzie do służby, zbudowany w Polsce, na naszych stoczniach, rudowęglowiec o symbolicznej nazwie — „1-szy Maja“.

W dniu tym manifestować będą pod sztandarami ZMP-owskimi kadry naszej młodzieży, która w swej codziennej pracy i nauce realizuje hasło postawione jej na Kongresie Budapeszteńskim — ŻĄDAMY POKOJU! WALCZYMY O POKÓJ! OBRONIMY POKÓJ!



Rudowęglowiec o symbolicznej nazwie „1-szy Maja“ — spuszczony uroczyście na wodę w ramach zeszłorocznego Święta Ludzi Pracy — wypłynie przedterminowo w dniu 1 maja bieżącego roku w swój „dziewiczy“ rejs.

LEPIEJ • SZYBCIEJ • TANIEJ

PIONIERZY POSTĘPU W GOSPODARCE MORSKIEJ

W Polsce Ludowej, w Polsce dążącej do socjalizmu — robotnik, chłop i inteligent pracujący stali się współwłaścicielami i współrządcami całego kraju. Świadomość, że pracujemy dla siebie, dla naszych dzieci — a nie na kapitalistów i wyzyskiwaczy — poprzez współzawodnictwo, akcję oszczędzania i racjonalizatorstwo — wyzwoliła przeogromne siły drzemiące w masach pracujących. Dzięki nim wykonaliśmy z nadwyżką Plan Trzyletni. Dzięki nim wykonujemy z sukcesami Plan Sześcioletni — budując jasną przyszłość naszej Ojczyzny.

Jednym z zasadniczych warunków wykonania ambitnych zamierzeń Planu Sześcioletniego jest zwiększenie wydajności pracy. Lecz nie chodzi o to by zwiększenie wydajności pracy osiągnąć wyłącznie przez wzmożony wysiłek fizyczny — nie, nastąpić ono musi przede wszystkim poprzez usprawnienia techniczne i organizacyjne, poprzez oszczędność czasu i pieniędzy, poprzez racjonalizatorstwo i wynalazczość.

Zadania jakie Plan Sześcioletni postawił przed gospodarką morską są niezwykle wielkie i trudne. Aby je wykonać pracownicy Wybrzeża zmobilizowali wszystkie siły swych rąk i umysłów. Obok zataczającego coraz szersze kręgi współzawodnictwa rozwinął się wspaniale ruch racjonalizatorski. Z miesiąca na miesiąc zwiększa się ilość wynalazków i usprawnień. W styczniu bieżącego roku sami tylko robotnicy portowi zgłosili 24 usprawnienia, w lutym — 54, w marcu — 74. Usprawnienia te oraz kilkaset zrealizowanych już usprawnień zgłoszonych w latach ubiegłych — przyczyniają się w walny sposób do zwiększenia przepustowości portów, skrócenia czasu przeładunku, oszczędzenia pracy fizycznej robotników oraz oszczędzenia dziesiątków milionów złotych. Np. pomysł racjonalizatorski Stanisława BŁOCHOWIAKA, polegający na zastosowaniu fartucha blaszanego na końcu „teleskopu" taśmowca przynosi portom 2,5 miliona złotych oszczędności rocznie. Przeszło milion złotych rocznie oszczędzają porty przez zastosowanie pomysłu Józefa GÓRSKIEGO, polegającego na zainstalowaniu na taśmowcu wału bezsprzęgłowego.

Poniżej przedstawiamy Wam, Czytelnicy, kilkunastu spośród wielkiej rzeszy racjonalizatorów i wynalazców portowych. Ich pomysły nie są ani gorsze ani lepsze od innych nie wymienionych tu z braku miejsca. Są one jedynie symbolem tej wielkiej prawdy, że w wielkich masach robotniczych drzemią nieograniczone zdolności i talenty — przebogate siły twórcze, które wyzwolić całkowicie jest zdolny jedynie tylko SOCJALIZM.



KONSTANTY NOSZKA usprawnił znacznie rynny trymerskie wynalezione nie tak dawno przez pracowników portu Gdańsk/Gdynia.



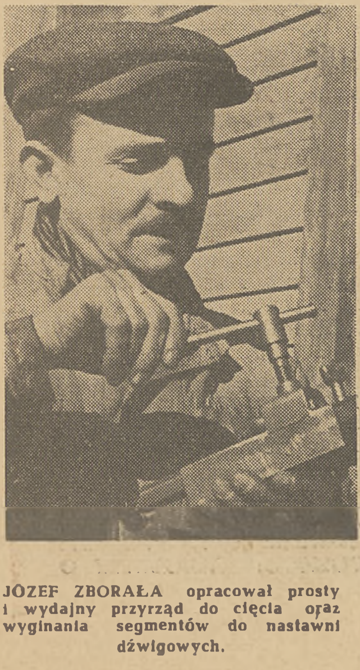
WOJCIECH OFIARA wymyślił przyrząd samotrymujący do towarów sypkich. Ma on zastąpić ciężką pracę trymerów



STANISŁAW BŁOCHOWIAK opracował ruchome przedłużenie do „teleskopu" taśmowca węglowego, przez co znacznie usprawnił załadunek.



MARIAN JAWOREK — „Edison" zespołu portowego Gdańsk/Gdynia — jest autorem szeregu istotnych ulepszeń z dziedziny elektrotechniki.



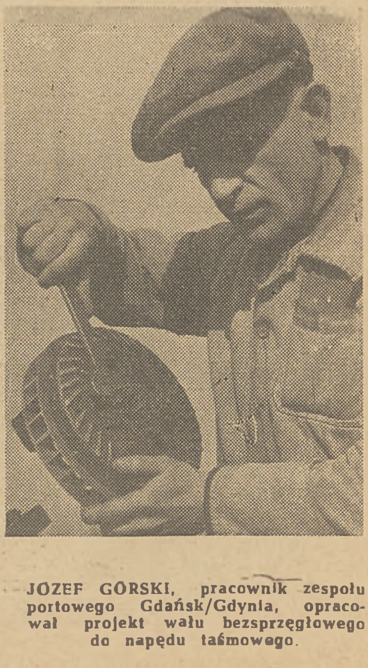
JÓZEF ZBORAŁA opracował prosty i wydajny przyrząd do cięcia oraz wyginania segmentów do nastawni dźwigowych.



JAN PONCZEK jest autorem projektu „teleskopu" tj. rury przedłużającej rynnę pływającej stacji węglowej i usprawniającej załadunek bunkru.



TADEUSZ MAKOŚ skonstruował niezwykle proste urządzenie umożliwiające centrowanie dużych wałów na normalnej obrabiarce.



JÓZEF GÓRSKI, pracownik zespołu portowego Gdańsk/Gdynia, opracował projekt wału bezsprzęgłowego do napędu taśmowego.



STANISŁAW SUWALSKI skonstruował praktyczną, specjalnie wzmocnioną lampę do oświetlania magazynów portowych i ramp.



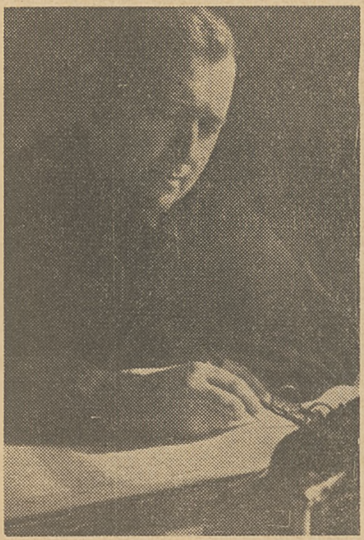
FRANCISZEK KAWKA z Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia skonstruował praktyczny i tani wózek do przewożenia szkła eksportowego.



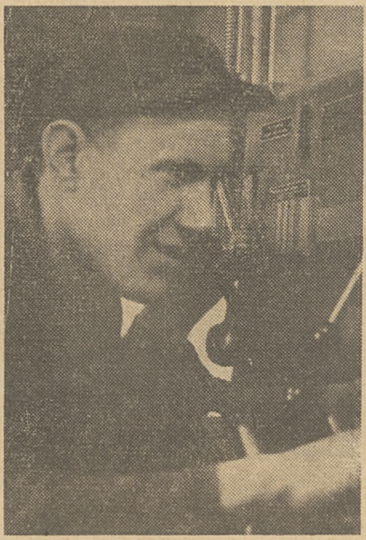
FRANCISZEK WRONA, pracownik Warsztatów Okrętowych GAL, opracował przyrząd do automatycznego centrowania rur.



ALBERT PUK opracował projekt zasobnika do ładowania towarów sypkich na kryte wagony. Zasobnik ten zdał już egzamin praktyczny.



FRANCISZEK KUPER, pracownik umysłowy Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia, jest autorem całego szeregu drobnych usprawnień.



TEOFIL MATERNICKI z Warsztatów Okrętowych GAL — pomimo młodego wieku — jest autorem kilku ulepszeń przy obrabiarkach.

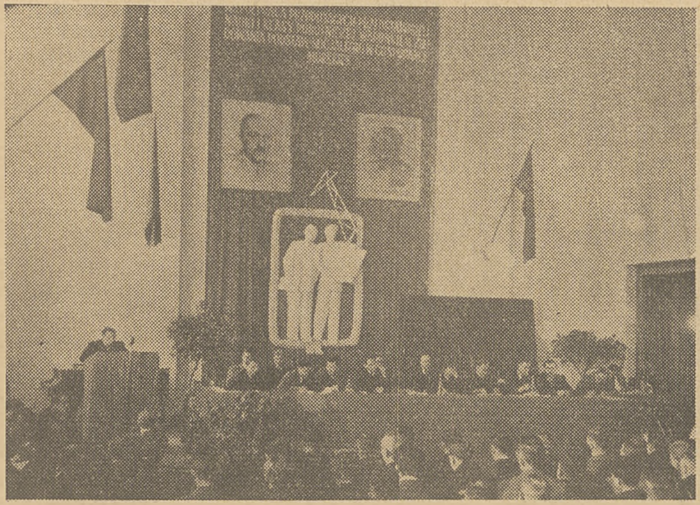


ALFONS KOTOWSKI jest współwynalazcą klocków zapadkowych do podciągarki wagonów przy taśmowcu stalowym.



ROMAN OBIEDZIŃSKI jest autorem projektu przyrządu do szlifowania cylindrów silnikowych. Pomysł ten znajdzie zastosowanie w całym kraju.

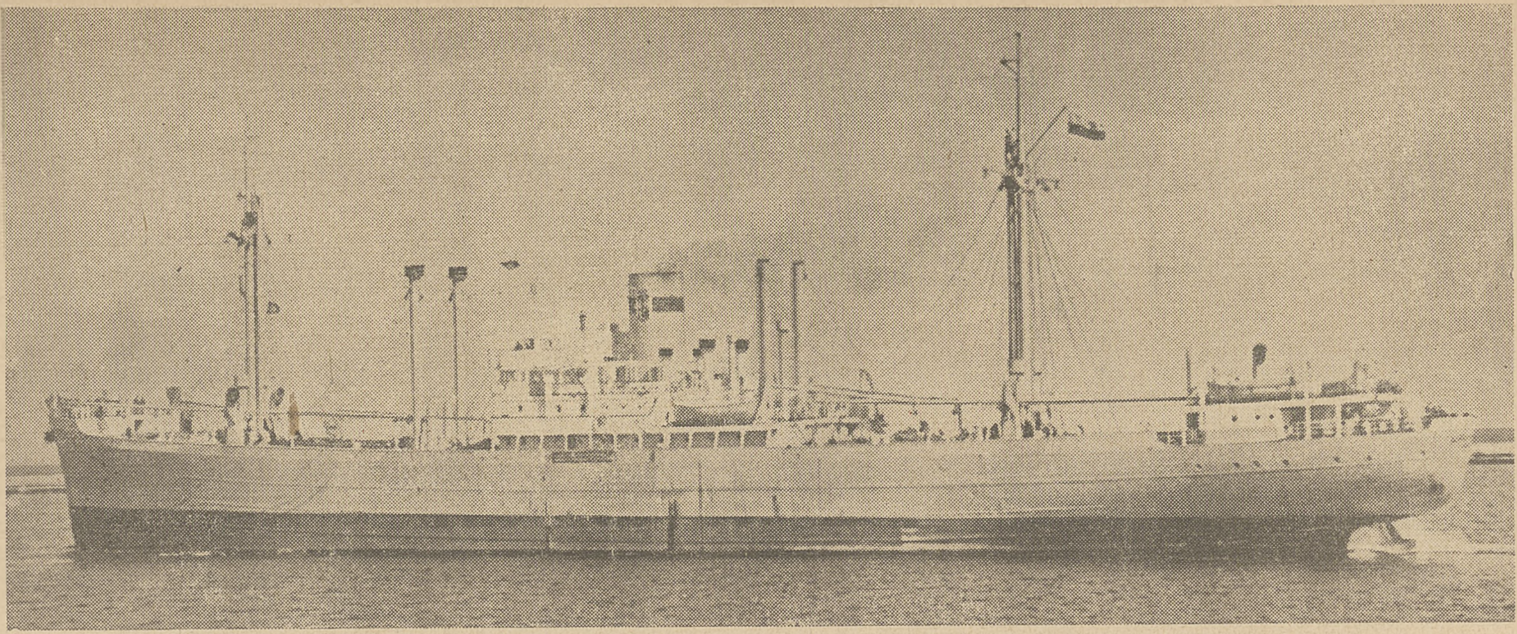
ROBOTNICY I UCZENI WSPÓLNIE USPRAWNIĄ PRACĘ PORTÓW





W początkach kwietnia na Politechnice Gdańskiej w obecności Min. Żeglugi A. Rapackiego, odbyła się pierwsza narada naukowców z racjonalizatorami i wynalazcami portowymi. Zadaniem narady było uzyskanie poparcia naukowców dla praktycznej inicjatywy robotniczej, co zostało w całej rozciągłości osiągnięte. Współpraca naukowców z racjonalizatorami przejawiać się będzie w wspólnym ocenianiu naukowej przydatności pomysłów; w udostępnieniu dla prac badawczych pracowni i laboratoriów Politechniki; w wykorzystaniu doświadczeń i pomysłów robotników do ćwiczeń i prac dyplomowych studentów; w powiązaniu pracy naukowej odpowiednich katedr Politechniki z praktycznymi potrzebami portów; w opiece profesorów nad klubami racjonalizatorskimi; w udostępnieniu robotnikom i kierownictwu portów zdobyczy nowoczesnej techniki dla praktycznego ich zastosowania.

fot. WAF — Uklejewski



fot. C. Izdebski

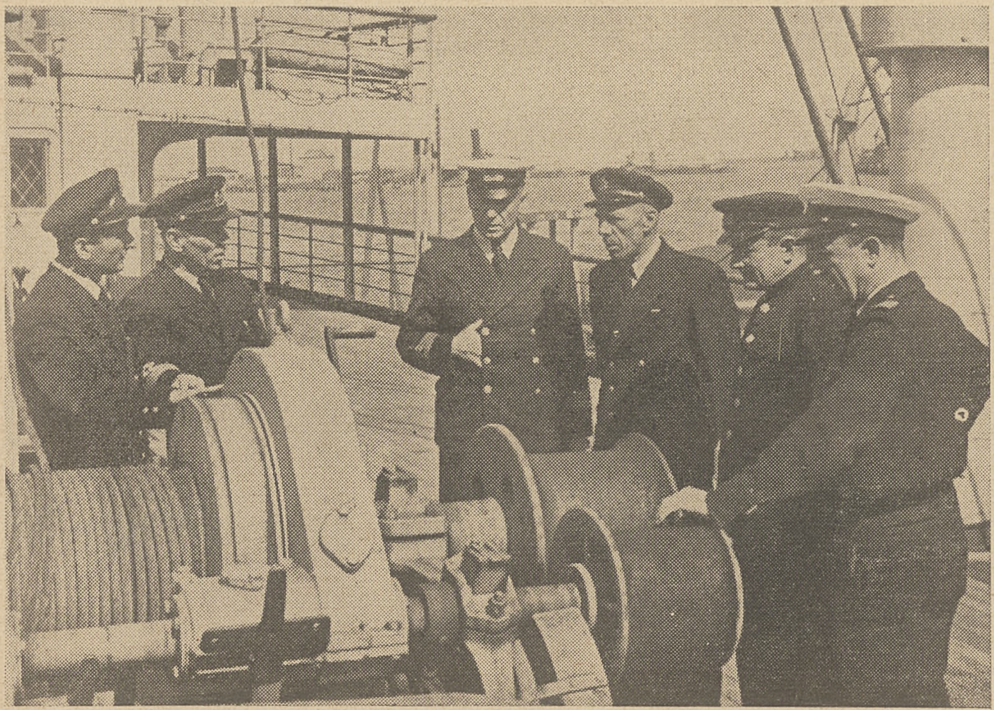
Dłoń PRZYJACIELA

Nie wiem, drogi Czytelniku, skąd pochodzisz, jak się nazywasz i w jakiej części kraju mieszkasz. Jest to zresztą w tej chwili rzeczą zupełnie obojętną. Gdziekolwiek bowiem byś nie mieszkał z pewnością nie uszły Twej uwagi wspaniałe osiągnięcia, których świadkiem bez wątpienia sam byłeś w ciągu ostatnich pięciu lat.

Kraj nasz, nad którym przeszedł z nieznaną dotąd w historii siłą, orkan wojny, był zniszczony w jednakowym stopniu na całej swej przestrzeni. Również i nasze Wybrzeże, nasze porty nie uchroniły się przed niszczycielskimi skutkami wojny, która poczyniła tu tak straszliwe spustoszenia, iż zdawałoby się, że żadna siła nie zdoła w tę martwotę tchnąć nowego życia. Z pewnością wielu z Was oglądało na zdjęciach widoki owych zniszczeń w naszych portach i zapewne niejeden z Was zapytywał sam siebie: kiedyż nasze porty ożyją? Jakże często pytanie to zostawało wówczas bez odpowiedzi.

W istocie trudno było znaleźć wówczas właściwą odpowiedź na owo, tak bolesne pytanie. Na szczęście jednak nie byliśmy wówczas sami. Mieliśmy przyjaciół, którzy przybyli nam z braterską, prawdziwą pomocą, których przyjazna dłoń pomogła nam w odbudowie nowego życia na zgliszczach i ruinach.

Przejmowanie przez polską komisję odbiorczą od przedstawicieli ZSRR — jednej z dziewiętnastu handlowych jednostek morskich przekazanych nam przez Związek Radziecki. U góry: m/s „Waryński" — jeden z przekazanych nam przez ZSRR statków handlowych. fot. K. Komorowski



Dwudziestego pierwszego kwietnia mija właśnie pięć lat od chwili, gdy między Związkiem Radzieckim i Polską podpisany został układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy. Na konkretne owoce tego układu nie potrzebowaliśmy długo czekać. Już wkrótce po podpisaniu umowy, tu na Wybrzeżu mieliśmy bardzo liczne dowody przyjaźni i bezinteresownej pomocy. W ślad za radzieckimi oddziałami, które pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego wyzwoliły nasze Wybrzeże, weszły do naszych portów pierwsze jednostki floty wojennej ZSRR rozpoczynając niebezpieczną i żmudną pracę przy rozminowywaniu wód przybrzeżnych.

Dzięki tej mozolnej, wytrwałej i odpowiedzialnej pracy, porty nasze już w parę miesięcy po wyzwoleniu zostały rozminowane. Było to jedno z najpoważniejszych w tym okresie zadań, którego wobec braku sprzętu i odpowiednio wyszkolonych ludzi — nie zdołalibyśmy wykonać bez pomocy radzieckich przyjaciół.

Obok min, groźnym niebezpieczeństwem dla żeglugi były również liczne wraki hitlerowskich statków i okrętów, którymi usiane było dno morskie w pobliżu naszych wybrzeży. Aby je wydobyć lub odsunąć znowuż potrzebowaliśmy wyszkolonych fachowców i odpowiedniego sprzętu. I tym razem przyjaciel nie zawiódł. Wkrótce też na Wybrzeże przybyły ekipy nurków radzieckich, którzy tak często z narażeniem własnego życia odbywali niebezpieczne podwodne wędrówki, oznaczając miejsca przebywania wraków i przygotowując je do wydobycia. Prace te przynosiły podwójną korzyść: oczyszczano bowiem baseny portowe i szlaki żeglugowe, a jednocześnie wydobyte jednostki, poddane następnie remontowi wzbogacały nasz tabor pływający i wyposażenie portu. Przy boku radzieckich specjalistów do pracy stanęły pierwsze polskie ekipy, które wykształciły swe kadry dzięki radzieckim instruktorom.

Wytrwała praca przyniosła wspaniałe owoce: w krótkim czasie po wyzwoleniu, do portów naszych poczęły przybywać pierwsze statki. Odtąd życie na Wybrzeżu

poczęło tętnić żywszym rytmem twórczej pracy.

W okresie tym powstawała również odrodzona Marynarka Wojenna. I tu także natknęliśmy się na trudności, których nie pokonalibyśmy, gdyby nie pomoc Związku Radzieckiego. Nie mieliśmy okrętów, nie mieliśmy instruktorów, brak było wszelkiego podstawowego sprzętu. I w tych chwilach największych trudności znowu otrzymaliśmy dowody prawdziwej, braterskiej i bezinteresownej przyjaźni. Dekretem Najwyższej Rady ZSRR przekazane zostały nam okręty, które stały się zalążkiem naszej floty wojennej. Oficerowie radzieccy wystąpili w roli wykładowców i instruktorów, zapoznając naszych marynarzy z przekazanym sprzętem.

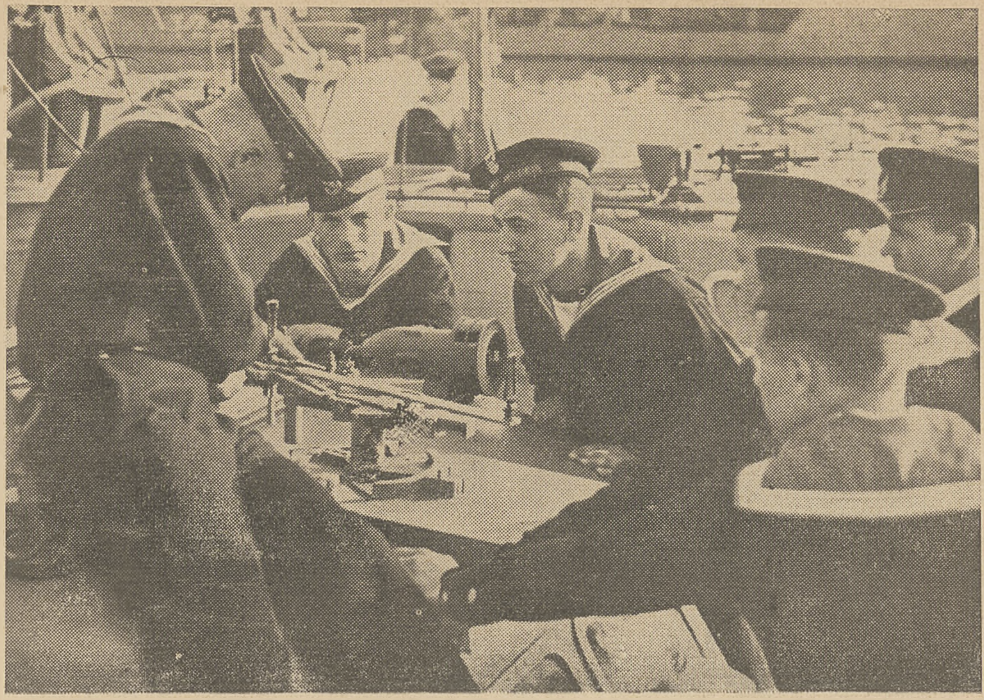
Szybki rozwój naszego życia gospodarczego na Wybrzeżu i w całym kraju zależał w tym okresie w dużym stopniu od rozbudowy naszej floty handlowej. W stosunku do szerokiego wybrzeża wraz z licznymi portami, jakie odzyskaliśmy po wojnie, nasza flota przedwojenna nie mogłaby spełnić rozległych, stojących przed nią zadań. Kiedy czas naglił, kiedy z dnia na dzień wyrastały wciąż nowe potrzeby, nie mogliśmy czekać aż nasz przemysł stoczniowy (który także w tym czasie znajdował się dopiero w stadium organizacji) zaopatrzy naszą flotę handlową w nowe jednostki. W tej sytuacji potrzebna była szybka i konkretna pomoc z zewnątrz. Związek Radziecki doskonale rozumiał nasze trudności i nie zwlekał z pomocą. Wkrótce też otrzymaliśmy od ZSRR szereg wartościowych statków. Były to : — „Waryński" — „Pułaski" — „Kołobrzeg" — „Kutno" — „Opole" — „Olsztyn" — „Kolno" — „Karpaty" — „Kościuszko" — „Beniowski" i wiele innych.

Nowe statki z biało-czerwoną banderą Polskiej Marynarki Handlowej wypłynęły na dalekie szlaki żeglugowe, rozwijając nasz handel zamorski i przyczyniając się tym samym do rozwoju życia gospodarczego całego kraju.

Tych parę przytoczonych wyżej dowodów przyjaźni i pomocy jakiej udzielił nam ZSRR w okresie dla nas najtrudniejszym, bo w latach odradzającego się życia jest wymownym przykładem braterskiego współżycia narodów Związku Radzieckiego i Polski. Układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy stał się podstawowym i zasadniczym czynnikiem w budowie naszej nowej, szczęśliwszej rzeczywistości.

I jeśli dziś, po pięciu latach od dnia podpisania znamiennego układu podziwiasz Drogi Czytelniku wspaniałe osiągnięcia Polski Ludowej na każdym odcinku naszego życia, to nie wolno Ci zapominać, że fundamentem tych osiągnięć była właśnie pomoc radzieckich przyjaciół. A kiedy będąc w porcie, podziwiać będziesz mozolną pracę dźwigów, kiedy do uszu Twych doleci przeciągły dźwięk syreny okrętowej, to pomyśl, że być może, iż ów statek wydobył radziecki nurek, że ów dźwig uruchomiła dłoń radzieckiego fachowca i, że ów port, który przed paru laty był martwą pustynią — ożywiła przyjaźń dwu narodów.

WŁODZIMIERZ SKIBIS



Radziecki instruktor demonstruje polskim marynarzom działanie przyrządu celowniczego na jednym z okrętów przekazanych przez ZSRR — Polskiej Marynarce Wojennej.
fot. WAF — Uklejewski

LIGA MORSKA i ZWIĄZEK ZACHODNI - ZJEDNOCZONE

Liga Morska i Polski Związek Zachodni od zarania swego istnienia w Polsce Ludowej działały na zbliżonych odcinkach pracy: Polski Związek Zachodni, pracujący na Ziemiach Zachodnich, Nadmorskich i dla tych Ziem w reszcie kraju, pracował także na rzecz polskiego morza. Liga Morska, rozwijająca działalność na Wybrzeżu i popularyzująca sprawy morza w całym kraju, współdziałała w rozwoju i zagospodarowaniu Ziem Zachodnich i Nadmorskich, opierających się na północy o granicę morską na Bałtyku. Kierował nimi wspólny cel — zagospodarowanie i zaludnienie Ziem Zachodnich i Nadmorskich, które na podstawie Umowy Poczdamskiej, dzięki zdecydowanemu stanowisku Związku Radzieckiego, wróciły do Polski. Kierowała nimi chęć pracy dla kraju odbudowanego na nowych społecznych zasadach, dla Polski Ludowej.

Dziś, kiedy przeszło milion polskiej ludności robotniczej znad Odry, Nysy Łużyckiej i Bałtyku włączyło się w nurt życia Polski Ludowej, kiedy zaludnienie i zagospodarowanie Ziem Odzyskanych zostało zakończone, kiedy Ziemie te zostały zespolone z Macierzą na zawsze, a sprawy morza polskiego stały się sprawami żywotnymi dla każdego niemal obywatela, sprawami, z którymi nierozłącznie związany jest byt naszego kraju, kiedy sprawa granicy Polski Ludowej jest sprawą pokoju, o którą walczą wszystkie demokratyczne i postępowe siły, gdy gwarancją naszego bezpieczeństwa od zachodu jest również Niemiecka Republika Demokratyczna, a przede wszystkim nasz niezawodny, potężny sprzymierzeniec Związek Radziecki — dziś rola każdej z tych organizacji w zakresie ich dotychczasowych zadań skończyła się.

W dniu 2 kwietnia odbył się w Szczecinie w obecności około 1000 delegatów i gości — uroczysty zjazd połączeniowy obydwóch organizacji.

W imieniu Rządu R. P. wygłosił na zjeździe przemówienie Minister Żeglugi Adam Rapacki, precyzując zadania jakie rząd i społeczeństwo stawiają nowej, zjednoczonej organizacji.

„OCZEKUJEMY — powiedział między innymi Minister Rapacki — ŻE NOWA ZJEDNOCZONA ORGANIZACJA PRZYGOTUJE TAK BARDZO I TAK LICZNIE POTRZEBNE KADRY DLA NASZEJ GOSPODARKI MORSKIEJ.

TO JEST NIEŁATWE I ODPOWIEDZIALNE ZADANIE. TRUDNE ORGANIZACYJNIE I ODPOWIEDZIALNE WYCHOWAWCZO.

NIE TRZEBA NAM DZISIAJ POSZUKIWACZY PRZYGÓD. KOMU WSPANIAŁA HISTORYCZNA WALKA ROBOTNIKA W GŁĘBI KRAJU, W KOPALNI CZY HUCIE WYDAJE SIĘ SZARA I NUDNA, TEN NIE BĘDZIE DOBRYM MARYNARZEM POLSKI LUDOWEJ. BO NA STATKU I NA NABRZEŻU, W KOPALNI CZY W HUCIE, ISTOTA PRACY JEST TA SAMA I PIĘKNIEJSZEJ BYĆ NIE MOŻE: DŹWIGANIE NASZEJ ZIEMI DO SOCJALIZMU — OBRONA POKOJU NA ŚWIECIE.

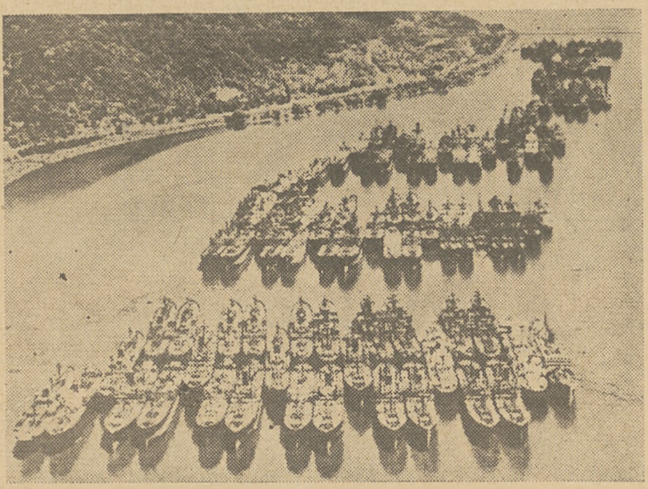
TAKICH LUDZI NAM POTRZEBA, KTÓRZY NIE ZAPOMNĄ O TYM ANI NA CHWILĘ NAWET W NAJDALSZYM ZAKĄTKU ŚWIATA. DLA TAKICH TYLKO GÓRNIK, HUTNIK I STOCZNIOWIEC BUDUJE OKRĘTY W POLSCE.

TAKĄ NAM DAJCIE MŁODZIEŻ — OBYWATELE.

W CAŁYM KRAJU STWÓRZCIE SZEROKIE I GŁĘBOKIE ZAPLECZE SPOŁECZNE MARYNARZOM. ROBOTNIKOM I PRACOWNIKOM WYBRZEŻA, ABY ROZUMIANO W KAŻDYM ZAKĄTKU POLSKI — SENS WALKI I PRACY MARYNARZA, STOCZNIOWCA, PORTOWCA I RYBAKA A ONI — ŻEBY ZAWSZE CZULI ZA SOBĄ MYŚLI I UCZUCIA CAŁEGO KRAJU PRACUJĄCEGO.

NIECH SETKI TYSIĘCY MYŚLĄ O MORZU I WYBRZEŻU TAK JAK TRZEBA — JAKO O KUŹNI DOBROBYTU MAS PRACUJĄCYCH, SIŁY I OBRONNOŚCI POLSKI LUDOWEJ, WAŻNEGO OGNIWA W WIELKIM FRONCIE W WALCE O POKÓJ NA ŚWIECIE, O ROZKWIT GOSPODARCZY I O SOCJALISTYCZNĄ PRZEBUDOWĘ NASZEGO KRAJU".





Z PAMIĘTNIKA RADZIECKIEGO MARYNARZA

MORSKIE CMENTARZYSKO

„...Statek nasz, minąwszy maleńki amerykański port Astoria, szybko posuwał się w górę rzeki Columbia. Na pomoście nawigacyjnym czuwał pilot — zażywny, sześćdziesięcioletni Amerykanin. Twarz jego widoczną spod szerokiego ronda südwestki, przeorywały głębokie zmarszczki; przymrużone oczy były zmęczone i smutne. Starcze usta nieustannie coś przeżuwały. Wysoka figura w ceratowym płaszczu wyglądała bezradnie i niezdarnie.

Pilot spacerował zwolna po pomoście, wpatrując się pilnie w martwą przestrzeń i prowadząc statek od pławy do pławy. W jego krótkich, dokładnych komendach dźwięczał głos surowej, morskiej szkoły.

Ale spokój pilota nie trwał długo. Gdy parę mil powyżej Astorii ukazały się nagle za cyplem dalekie kształty licznych statków — pilot począł dreptać nerwowo tam i z powrotem; jego usta poruszały się jeszcze gwałtowniej, długie palce bębniły po lornetce, a oczy wyrażały niepokój. Gdy niepokój ten osiągnął swój punkt szczytowy — pilot z pogardą splunął za burtę.

Zachowanie starego marynarza zmusiło nas — mimowolnych świadków — do skierowania oczu w przód, ku owym licznym statkom. W miarę jak zbliżaliśmy się do nich — oczy nasze coraz bardziej rozszerzały się ze zdziwienia... Ale dopiero, gdy statek znalazł się na trawersie owych jednostek, w pełni zrozumieliśmy niepokój starego pilota; las masztów, dziesiątki dziesiątków przykrytych brezentem kominów i tyleż ciemnych, ponurych sylwetek wielkich, oceanicznych statków, powiązanych w grupy po kilkanaście i ustawionych na martwych kotwicach. Morskie cmentarzysko!

Czyżby to były stare, wysłużone jednostki — które długoletnim, pracowitym żywotem zasłużyły sobie na zaciszny kąt na morskim cmentarzu? Ależ nie! W większości były to statki typu „Liberty", wybudowane zaledwie przed paru laty!

Długo patrzyliśmy na unieruchomione statki. A kiedy odwróciliśmy głowy w stronę pilota — zobaczyliśmy, że był blady. Męki cierpienia pogłębiły jego zmarszczki. Wydał się nam jeszcze bardziej zgrzybiałym.

— Sto sześćdziesiąt statków!

Pilot powiedział tylko te dwa słowa, ale my zrozumieliśmy wszystko. Nie było potrzeby zadawania pytań. Przemnożywszy pośpiesznie 160 przez 50 otrzymaliśmy cyfrę 8000. Osiem tysięcy! Gdzie tych osiem a może nawet dziesięć tysięcy ludzi, którzy pracowali na tych statkach? Gdzie palacze i marynarze? Gdzie mechanicy i oficerowie? Nie miał kto odpowiedzieć na to zapytanie, ale i tak jasne było jedno: ludzie ci nie opuścili swoich statków dla lepszego bytu, i nie uczynili tego dobrowolnie..."

Jekow Enkur

W SZTORMIE

Wyobraźcie sobie mili Czytelnicy niewielki frachtowiec wchodzący w późne grudniowe popołudnie w Cieśninę Gibraltarską od strony Morza Śródziemnego. Strażniczka imperialistycznych interesów brytyjskich na Morzu Śródziemnym — stożkowata skała Gibraltaru, spowita jest lekką mgłą. Po drugiej stronie rysują się wyraźnie w ostatnich blaskach słońca równie skaliste i niedostępne wybrzeża Tangeru. W spokojne wody śródziemnomorskie wdziera się już długa atlantycka fala, kołysząc równomiernie statkiem. Żegnajcie słoneczne dni południa! Koniec opalania się i zabawy w turystów! Wchodzimy na ocean...

Skończywszy oglądanie słupów Herkulesa (jak starożytni nazywali Gibraltar) poszedłem do messy, gdzie powiększyłem grono „wolnych słuchaczy" otaczających bosmana prawiącego o swych przedziwnych morskich



przygodach. Właśnie kończył opowieść o dwóch walizkach złota, znalezionych na opuszczonym „Greku" i przechodził do fascynującej defilady szczurów opuszczających statek w szyku czwórkowym, na pół godziny przed jego zatonięciem, gdy do messy wpadł marynarz wachtowy i wrzasnął:

— Do roboty! Mocować wszystko na pokładzie! Idzie sztorm!

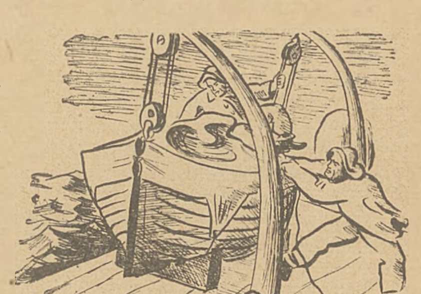
Odziani w sztormowe ubrania (bowiem zaczął mżyć deszcz a poza tym bryzgi fali uderzającej o burtę opryskiwały pokład) zabraliśmy się w szybko zapadającym zmroku do uwiązywania i chowania wszystkich przedmiotów ruchomych lub tych, które mogłyby być przez wiatr i fale zerwane. Brezenty szalupowe, które już teraz wydymały się niebezpiecznie, przewiązaliśmy dodatkowymi linami. Skajlajty i bulaje szczelnie pozamykano. Naczynia w kuchni i messach zabezpieczono przed potłuczeniem a wszystkie brezenty na lukach gruntownie sprawdziliśmy. Luźne kliny trzeba było dobić. Dopiero byłaby heca, gdyby tak przy sztormowym wietrze i fali walącej się co chwila na pokład, brezenty zaczęły fruwać po pokładzie, a przez odkryte luki woda lać się do ładowni! Jeszcze trzeba uszczelnić kluzy do komór łańcuchowych i już wszystko jest „klar". Teraz może sztorm przychodzić. Jesteśmy przygotowani.

Gdy poszedłem na wachtę, nasz „drucik", jak nazywaliśmy radiotelegrafistę, odebrał przed chwilą depeszę, że sztorm idzie z nord-westu; siła wiatru 8—9. Koledze mechanikowi, który przypadkowo usłyszał tę wiadomość — wydłużyła się nieco gęba i czym prędzej czmychnął z pomostu — gdzie kiwało już nieźle — do swej kabiny.

Jesteśmy na Atlantyku. Nadchodzące co chwila gwałtowne fale deszczu głośno dudniły w szyby i dach sterówki. Płynęliśmy teraz po wodach, na których Nelson stoczył swą ostatnią bitwę. Latarnia Trafalgaru raz po raz błyskała z prawej burty. Za moimi plecami w kabinie nawigacyjnej — piszczał radiopelengator i co chwila „radio" rzucał pytanie:

— Na kursie?

Brano radio-pelengi z najbliższych radio-latarni i za ich pomocą ustalano pozycję statku. Trzeba przy tym sterować dokładnie, bo kilka stopni różnicy może spowodować błąd w pozycji i w rezultacie niemiłą konsekwencję w postaci rozpru-

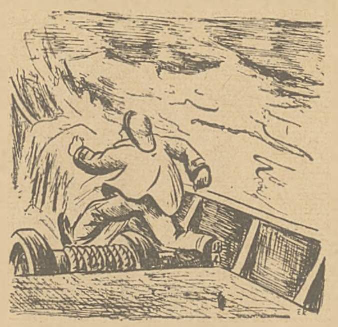


cia wrażliwego brzucha statku o kamienie, czy też po prostu — wpakowania się na nadbrzeżne lasy lub plaże. Ale spróbuj tu kolego sterować dokładnie, gdy fala kręci statkiem w lewo i prawo, rzuca go w górę i kładzie na boki! (jeśli ci z lądu sądzą, że to łatwo — radzę skończyć Szkołę Jungów i spróbować potem osobiście).

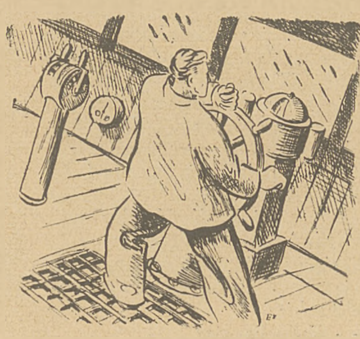
Dzisiejsza nocna wachta nie była zbyt przyjemna. A przecież nie można było tego nazwać jeszcze sztormem. To dopiero początek. Zaczęło się na dobre dopiero koło północy. Zupełnie nagle — bez żadnej zapowiedzi — spadły z czarnego nieba lawiny wielkiego gradu, miotane porywistymi szkwałami z różnych kierunków. W pewnych momentach widzialność równa była zeru. Co chwila błyskawice, zamieniające horyzont w kilka potężnych słupów ognia — przy akompaniamencie bijących piorunów i ryku statkowej syreny, oświetlały wnętrze sterówki i z ciemności wyskakiwały cztery twarze „rozrzucone" w jej wnętrzu: Kapitana, spokojnie palącego papierosa, oficera wachtowego i marynarza z „oka", usiłujących bezskutecznie odgadnąć, co się dzieje za gradową zasłoną, oraz sternika, nie odrywającego oczu od szczeliny światła, przez którą widać było kreskę kursową i część róży kompasowej. Koło sterowe ciągle teraz było w ruchu, gdyż nadbiegające fale co chwila odrzucały z kursu to dziób to rufę. Sternik porządnie musiał się napracować. Po zmianie wachty cała nasza trójka głęboko odetchnęła i wszyscy nie zwracając najmniejszej uwagi na sztorm — kropnęliśmy się spać. Za nas czuwali teraz inni koledzy, równie dobrze opiekując się statkiem.

Rano sytuacja nie polepszyła się. Przeciwnie. Fala i wiatr ustaliły już swój kierunek i razem usiłowały puścić na dno naszą poczciwą łajbę. W messie było mało amatorów na śniadanie. Zresztą, aby jeść trzeba było nieustannie trzymać wszystko w ręku, gdyż w przeciwnym wypadku wiktuały i przybory do jedzenia zadziwiająco szybko ulatniały się w rozmaite zakamarki messy. Śruba błyskająca z wody przy każdej większej fali, powodowała na rufie straszny łoskot i nieprzyjemną wibrację.

Zaspokoiwszy prowizorycznie głód, przedzieram się, ubrany w sudwestkę, gumowe buty i takiż płaszcz — na pomost. Trzeba upatrzeć moment, gdy statek wejdzie na falę, a burta po której chcę przejść wzniesie się do góry — i przebiec prędko zagrożony odcinek, czepiając się rękami najbliższych przedmiotów by w chwili, gdy statek opadnie i fala zaleje pokład, znaleźć się w bezpiecznym korytarzu śródokręcia. Mimo zachowania tych ostrożności wdrapuję się na pomost nieźle ochlapany bryzgami fal. Tu w najwyższym miejscu na statku przechyły boczne dają się silnie we znaki. Utrzymanie dokładnego kursu staje się niemożliwością, jak również utrzymanie się na nogach. Uczepiony rękami steru staram się manipulując nogami — zająć pozycję prostopadłą do horyzontu. Nic z tego. Przez zlane wodą szyby sterówki widzę jak linia spienionego morza i zatłoczonego niskimi chmurami nieba kiwa się, rzuca w górę i w dół, by wreszcie na kilka sekund zatrzymać się

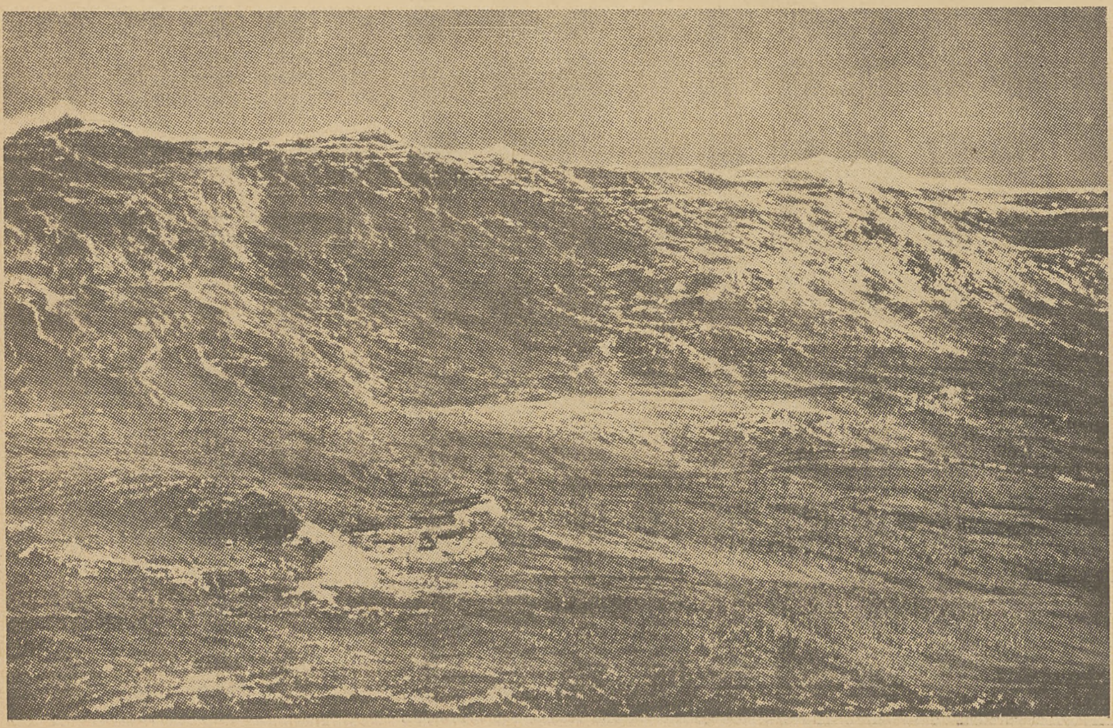


pod kątem 50° w prawo lub w lewo do płaszczyzny statku (lub raczej odwrotnie). W tym momencie wszystkie żyjące istoty czepiają się kurczowo przedmiotów pewnych a wszystko co jest luźne leci z hukiem na ściany. Głębokie przechyły boczne stwarzają możliwość wywrócenia. Dlatego sternik zawsze niezależnie od trzymanego kursu, widząc zbliżającą się większą falę, stara się wziąć ją dziobem. Robiłem obecnie to samo, lecz z małym skutkiem. Statek słabo słuchał steru. Raz ryl nosem w fale biorąc je na pokład, raz wspinał się na nie unosząc dziób wysoko nad horyzont i opadał trzaskając z hukiem blachami poszycia o wodę, której wysokie spienione fontanny wytryskiwały ku górze, to znów kiwał się na boki i fale, chlastając z burty, zalewały słonymi bryzgami pomost i sterówkę, by potem z szumem uciekać do waterwejsów i szpigatów — ustępując miejsca następnym. Skrzydła pomostu wydawały się



niby wielka huśtawka dziecinna. Centrum jej był ster z kompasem, zaś na jej końcach „zabawiali się": — kapitan z nierozłączną lornetką z jednej strony, z drugiej — oficer wachtowy z marynarzem. Co chwila to jedna to druga strona celowała w niebo lub zjeżdżała ku wodzie. Gdy poszedłem na „oko", mimo wysokiej balustrady pomostu musiałem się dobrze trzymać, by wiatr nie zdmuchnął mnie lub sam statek nie dał niespodziewanego kopniaka. W pewnym momencie spostrzegłem między falami smużkę dymu i punkcik. Hen na horyzoncie szedł statek. Walczył jak i my ze sztormem. Co chwila zapadał się między fale, by nagle wynurzyć się niespodzianie w momencie, gdy obserwator sądzi, że uległ przedtem przywidzeniu. Ciekawe co to za statek i dokąd idzie? Marynarze interesują się zawsze takimi drobiazgami, stanowiącymi pewne urozmaicenie w nierzadko monotonnym rejsie. Po chwili ciekawość nasza została zaspokojona. Ten odległy „sąsiad" to s/s „Kolno" idący z Gdyni do Afryki. Wymieniamy przez radio wzajemne pozdrowienia.

Gdy nadeszła pora obiadu wpadłem do messy. Niestety! Możliwości konsumcyjne apetycznego rosołku były znikome.



Nalej sobie człowieku zupy, gdy strumień z łyżki wazowej miast do talerza leje się na spodnie lub stół. A gdy już uda się nalać zupę wówczas jedzący musi posiadać żonglerskie zdolności, by opróżnić talerz nie na podłogę lecz do swego żołądka. To samo z drugim daniem. Usiąść trzeba gdzieś w kącie, nogami mocno oprzeć się o podłogę, a talerz ścisnąć kolanami. Inaczej nic z tego. Wielu więc wzdycha tylko patrząc na stół i po chwili odchodzi. Niektórzy podtrzymują delikatnie rękami swój strajkujący żołądek i udają się w możliwie zaciszne miejsca. Ponieważ pogoda nie sprzyja życiu towarzyskiemu, więc większość wolnej od zajęć załogi idzie spać. Ja między nimi.

Noc nie przyniosła spodziewanego odprężenia. Wachta podobna kubek w kubek do dziennej, tylko, że ciemno przy tym jak w zapomnianym zakątku piekieł. Ponure jęki wiatru i huk niewidocznego morza utwierdzają jeszcze to mniemanie.

Dopiero nazajutrz wiatr opadł nieco. Pozostała jednak długa i silna martwa fala. Dookoła statku krążyły stada wesołych delfinów a nawet trafiło się kilka kaszalotów zagnanych tu widocznie przez sztorm. Wszystko zaczęłoby się układać pomyślnie



bo i apetyty załodze się trochę poprawiły, gdyby nie złośliwy rekin, który jak przystało na jego rozbójniczą naturę — zrobił nam brzydki kawał pożerając log. Spowodowało to kilka omyłek i ściągnęło w konsekwencji burzę od kapitana na głowy oficerów i marynarzy, bowiem zegar logu, umieszczony na falszburcie, niespodzianie zaczął się cofać — choć maszyny pracowały „całą naprzód".

Następnego dnia minęliśmy Cap Finisterre. Zaczęły się Biskaje z martwą falą i gęstniejącą mgłą. Przebijaliśmy się przez nią kilkanaście godzin rycząc syreną i strasząc krążące mewy. Załoga wypatrywała sobie oczy na dziobie z myślą, że w każdej chwili z białej ściany może wynurzyć się potężny dziób jakiegoś statku i rozpruć naszą burtę niby skorupkę jajka. Przed Kanałem La Manche mgła szczęśliwie opadła i w pięć dni od wyjścia z Gibraltaru popychani westowym wiatrem i prądem pruliśmy wzburzone fale Kanału z szybkością piętnastu węzłów. Załoga maszynowa dosłownie „stawała na głowie", by wyciągnąć maximum szybkości. Szły już zakłady o datę przyjścia do Gdyni z dokładnością co do godziny. W Kanale Kilońskim wszyscy czuli się prawie jak na przedmieściach własnego miasta. Bałtyk to prze-

cież tak jakby się było już w domu! Te niecałe dwa dni szybko polecą — mówiono. Ale nasze morze bywa często równie kapryśne i złośliwe jak stary wielbłąd i przywitało nas sztormem o sile wiatru 10—11. Dmuchało bodaj że gorzej niż na Atlantyku. W dodatku była to połowa grudnia i przymrozki z lodowatą wodą, mgłą, deszczem, śniegiem i wiatrami dawały się silnie we znaki załodze.

Wreszcie, po przeszło pięćdziesięciu godzinach drogi, mijamy rano trawers latarni helskiej. Wciągamy na flagsztok nowiuteńką biało-czerwoną banderę. Załoga wyszorowana, wygolona, niemal że odświętnie ubrana z rozjaśnionymi gębami staje do pracy, która przecież nie kończy się z chwilą wejścia do własnego portu. Aby ją prędzej zakończyć już w morzu odkrywamy luki i przygotowujemy bomy do wyładunku. Idę po raz ostatni w tym rejsie na ster. Humor kapitana i oficerów, ubranych w reprezentacyjne mundury — nie ustępuje humorowi załogi. Płyniemy po spokojnej Zatoce. Trzymam kurs na jaśniejącą w grudniowym słońcu Gdynię. Za pół godziny wchodzimy na redę



wywieszając flagę „G." Nie czekamy długo. Po chwili pędzi ku nam motorówka pilotowa. Po spuszczonym sztormtrapie wchodzi na pokład pilot. Pierwszy Polak nie należący do załogi, którego oglądamy po trzech miesiącach rejsu. Port rozbrzmiewa odgłosami tętniącej w nim twórczej pracy. Przepływamy obok dworca morskiego i wchodzimy do basenu. Z daleka już widać stojącą na nabrzeżu grupę osób machających rękami ku wolno sunącemu statkowi. To rodziny załogi. Jednak na razie nie ma czasu na powitania. Załoga udaje się na swoje pozycje manewrowe. Śmiga z dziobu pierwsza rzutka na ląd, za nią idzie gruba manila. W chwilę później na rufie to samo. Pierwszy kontakt z lądem nawiązany. Ale to dopiero początek cumowania. Podajemy z rufy dwie manile i stalówkę na szpring. Obciągamy cumy na windach. Każdy uwija się jakoś bardziej ochoczo i po dziesięciu minutach manewr ukończony. Padają na pomost meldunki:

— Rufa czysta!

— Dziób czysty!

Teraz tylko spuścić trap. Zeskakuję pierwszy na ląd pomagając z tej strony i po chwili trap jest „klar". Na statek jako pierwsi goście wkraczają przedstawiciele władz, makler i urzędnicy celni.



Krótkie załatwianie formalności. Załoga na wyścigi przebiera się w najlepsze garnitury i opuszcza statek, by nacieszyć się Gdynią przez krótki czas postoju.

Wbrew rozmaitym plotkom głoszonym skwapliwie przez zagranicznych amatorów „atomowego cudu" — w kraju nic się nie zmieniło. A właściwie zmieniło się, gdyż co parę kroków spotykam w porcie nowe rozpoczęte prace nad rozbudową magazynów i nabrzeży.

Podczas gdy w zachodnich krajach kapitalistycznych pod ścianami domów widać często leżące obdarte postacie nędzarzy, a strajki doprowadzonych wyzyskiem do ostateczności robotników hamują pracę i rozwój kraju — u nas po każdym dłuższym rejsie spotykam nowe gmachy, statki i dostępne dla wszystkich domy towarowe.

Teraz dopiero można ocenić znaczenie słów: — „jesteśmy w Polsce!".

WIESŁAW ANDRZEJEWSKI
Gdynia — „Dom Marynarza"
rysunki — E. KARŁOWSKI

DZIEŃ TRYMERA

Śpię sobie w najlepsze, śni mi się coś rozkosznego, gdy wtem do świadomości dociera jakiś głos i czuję, że mnie ktoś niecierpliwie szarpie za ramię. To kolega z drugiej wachty:

— Wstawaj, już wpół do dwunastej. Czas na wachtę!

Trochę klnę, trochę zwlekam, ale cóż — trudno, trzeba w końcu wstać! Przemywam zaspane oczy, przegryzam coś niecoś w messie — i do roboty! O godzinie 23,55 schodzimy razem z palaczem do kotłowni. Czekają tu na nas ci, których mamy zmienić.Chwila rozmowy. Kończący wachtę dzielą się z nami spostrzeżeniami i mówią co jest najpotrzebniejsze w tej chwili do wykonania. Godzina 24,00. Zaczynamy wachtę. Nasze zadanie: utrzymać należyte ciśnienie pary.

Na wstępie mała zaprawa: czyszczenie paleniska. Idą w ruch narzędzia: szlojza, graca i łopata. Po wyciągnięciu szlaki i zrobieniu podsypki, biorę się do wybierania popiołu z popielnika. Ciężka praca. Trzeba się dobrze napocić przy jej wykonywaniu.

Wyobraźcie sobie kotłownię na statku. Jest to wąskie a wysokie pomieszczenie, w którym znajdują się zazwyczaj dwa kotły (czasem więcej), otwory do zasobni z węglem i tak zwane „fortepiany" (są to skrzynie żelazne w których znajdują się zawory od zenz i zbiorników). Kotły posiadają paleniska, popielniki i klapy pod którymi są rurki. Przez rurki przepływa woda i na skutek ogrzewania zamienia się w parę.

Po zalaniu szlaki i popiołu wodą z hydrantu biorę się za trymerkę, to jest za właściwą moją pracę. Po każdej podsypce muszę natrymować tyle węgla by starczyło na drugą podsypkę, a tych podsypek jest sześć lub siedem na wachtę. W połowie wachty muszę natrymować trochę więcej by móc wraz z palaczem wyrzucić popiół i szlakę. Biorę więc t. zw. kibel i spuszczam go ręcznie lub przy pomocy specjalnej windy z górnego pokładu do kotłowni, gdzie palacz go napełnia, po czym wyciągam kibel na górę i wyrzucam popiół oraz szlakę za burtę. Tę czynność powtarzam pięć lub więcej razy. Wreszcie koniec — w kotłowni czysto.

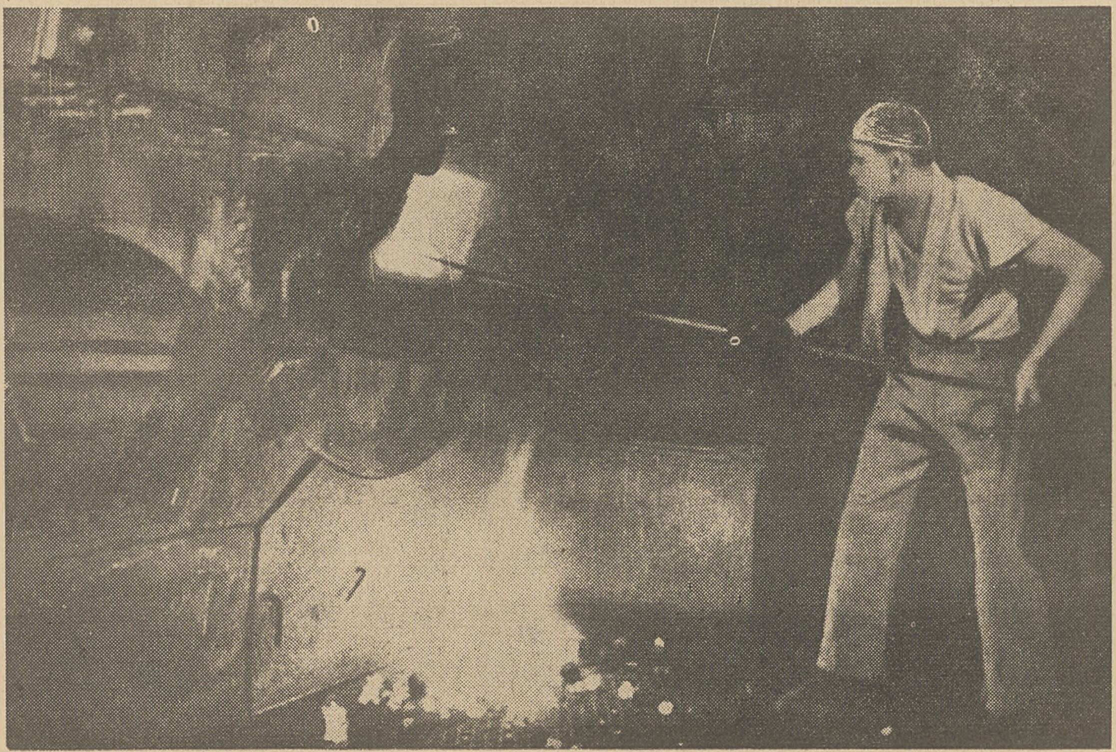
O godzinie 03.30 idę budzić mechanika i palacza następnej zmiany, a sam zostaję jeszcze na dwie godziny, gdyż na mniejszych statkach jest tylko dwóch trymerów. Po przyjściu nowego palacza znów czyszczenie paleniska, a potem trymowanie aż do godziny 05.30. O tej godzinie idę budzić drugiego trymera. Do godz. 06.00 sprzątam w kotłowni — a o 6 kończę służbę i idę się kąpać a potem jeść.

Tak mniej więcej wygląda moja wachta. Po jej ukończeniu mam czas wolny. O godz. 11.30 siadam do obiadu, a o 11.55 idę na następną wachtę by znów „odtańczyć znanego już oberka".

Oczywiście nie zawsze wszystko idzie tak gładko i sprawnie jak opisałem. Często i tak już ciężka praca w kotłowni wymaga dodatkowych wysiłków — ot na przykład — przy czyszczeniu paleniska gdzieś tam w tylnej jego części wypadną ruszty. Wtedy to bieda: trzeba wspólnie z palaczem niemało się napocić by palenisku przywrócić normalny wygląd. A całą pracę musi się wykonywać przy otwartych drzwiczkach, którymi bucha piekielny żar. Nieraz nie tylko koszula jest mokra, ale nawet buty trzeba wykręcać z potu!

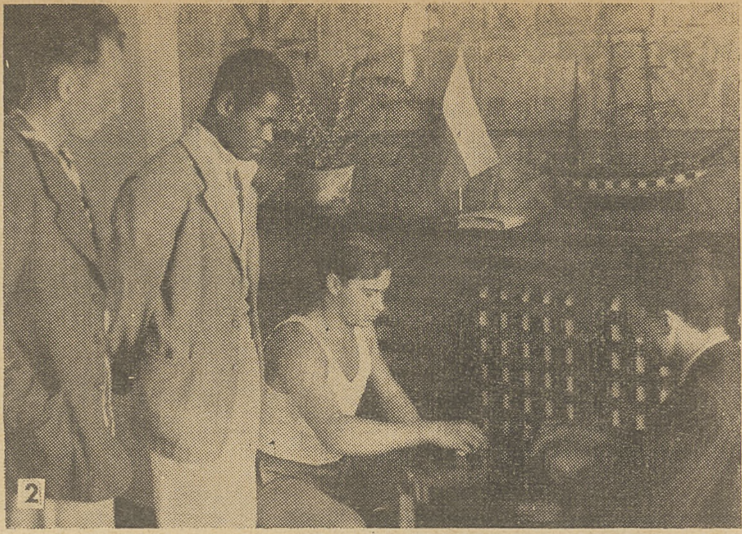
A wyobraźcie sobie na dobitek wszystko to podczas sztormu, kiedy statkiem rzuca i kołysze na wszystkie strony. Wówczas nie tylko pracować trzeba, lecz i trzymać się, by nie poobijać kości. Mówię Wam, wesoło jest wtedy. Spróbujcie sami.

JERZY KUKLIŃSKI
s/s „Kraków"





1



2

U SIEBIE W DOMU

Pamiętam dobrze jak to było dawniej — mówił stary kapitan do swoich młodych towarzyszy gry w szachy. Złamałeś rękę? Zachorowałeś? Zmustrowali cię — i martw się o siebie. Nikogo to nie obchodziło: czy ci zimno, czy masz co jeść, czy cię może zęby bolą? Kundować trzeba było — aby jakoś wyżyć.

A nawet jak poszedłeś na urlop — to też miałeś stracha, co ze sobą zrobisz, jak od razu po urlopie nie zamustrujesz. Nawet nie chciało się bardzo iść na ten urlop.

A teraz? Masz kłopoty — to walisz prosto do Woźniaka, jak do siebie, jak do domu! On cię tu nakarmi, podleczy, ogrzeje. Siedzisz sobie, grasz w szachy, słuchasz odczytów, oglądasz morskie filmy... I popracować społecznie możesz! Jednym słowem — o nic się nie martwisz.

Słuchałem razem z innymi gawędzenia starego marynarza siedząc w pięknym hallu „Domu Marynarza" w Gdyni.

Co to takiego ten „Dom Marynarza" — zapytacie.

O — na to pytanie nie tak łatwo odpowiedzieć. Posłuchajcie.

Polska Ludowa zerwała z „tradycją" panującą we wszystkich flotach państw kapitalistycznych — w sprawie dotyczącej zatrudniania marynarzy. W tamtych flotach marynarz może być zwolniony w każdej chwili i pozbawiony środków do życia.

U nas jest zupełnie inaczej. Marynarz, tak jak robotnik w fabryce — może być spokojny o swój los. Pracuj dobrze — a troskę o swój los zostaw Państwu!

Toteż marynarz może spokojnie pracować — bo wie, że jest stale zatrudniony, a nie tylko na jeden lub kilka rejsów.

Jeżeli czeka na swoją kolejkę po urlopie lub chorobie — lub też chwilowo nie może być zatrudniony na statku z powodów zdrowotnych — pracuje na lądzie — otrzymując wynagrodzenie takie — jakie otrzymywał jako marynarz.

I wtedy — jeżeli nie ma własnego domu na Wybrzeżu — znajduje ten dom w „Domu Marynarza" Polskiej Marynarki Handlowej.

Dom ten, jest prowadzony przez starego marynarza ob. Mariana Woźniaka tak wspaniale, że jest on sławny wśród braci marynarskiej nie tylko polskiej — ale i obcej. Wszyscy tu się czują naprawdę jak w domu. Wspaniałe urządzenia, sala jadalna, miłe pokoiki mieszkalne, piękna biblioteka, czytelnia, świetlica z małą scenką, gabinety lekarskie — dają chwilowym mieszkańcom nie tylko możność kulturalnego mieszkania, ale także zaspakajają ich potrzeby intelektualne i zdrowotne.

O gdyńskim „Domu Marynarza" można by pisać dużo. Ale żadne słowa nie oddadzą tej serdecznej miłej atmosfery jaka w nim panuje. Wszyscy — od chłopca okrętowego do kapitana, biali i czarni, starzy doświadczeni marynarze i uczniowie Szkoły Jungów czy Szkoły Morskiej — przychodzą do niego aby odetchnąć jego morską atmosferą, aby podzielić się z kolegami swymi wrażeniami z rejsów, aby spędzić czas na kulturalnej rozrywce. A oto zdjęcia:

1 — W Gdyni — malowniczo położony nad brzegiem morza — wznosi się piękny biały gmach. To „Dom Marynarza". Energia Kierownika i praca braci marynarskiej szybko usunęły ślady zniszczeń i doprowadziły „swój dom" do obecnego kwitnącego stanu.

2 — W pięknym, pomysłowo i estetycznie urządzonym hallu spotykają się mieszkańcy „Domu Marynarza" — aby pogawędzić lub pograć w szachy. Wszyscy się tu czują dobrze. Różnica bowiem skóry nie odgrywa tu żadnej roli. Nie tak — jak w „demokratycznej" Ameryce.

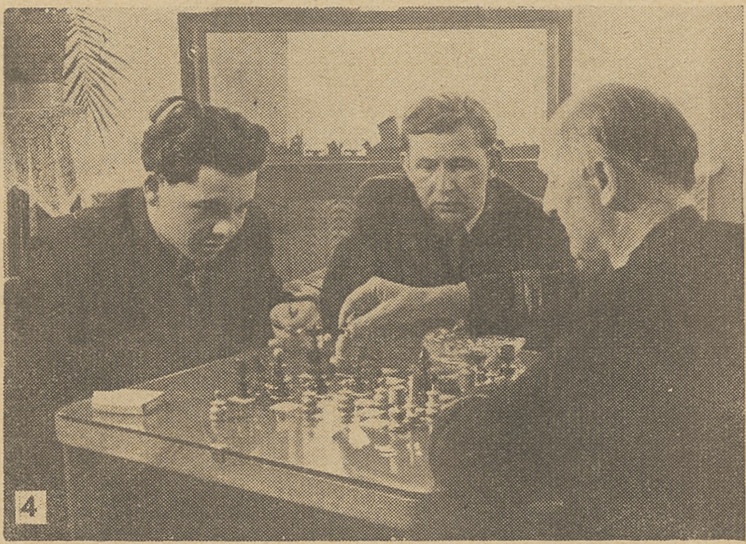
3 — Czy to jakaś wspaniała komnata w pałacu królewskim? Nie, to czytelnia w „Domu Marynarza". Pięknie urządzona, bogato zaopatrzona — jest chętnie odwiedzana przez uczniów Szkoły Morskiej czy Szkoły Jungów.

4 — Przytulny zakątek pokoju klubowego. Przy stoliku — trzy pokolenia marynarzy. Złączeni wspólną pracą na morzu dla dobra Polski Ludowej i wspólną „pasją" do gry w szachy — spędzają razem wolny czas na lądzie: stary kapitan, który pływał po wszystkich morzach świata, doświadczony marynarz „średniego pokolenia" i młody absolwent Szkoły Jungów.

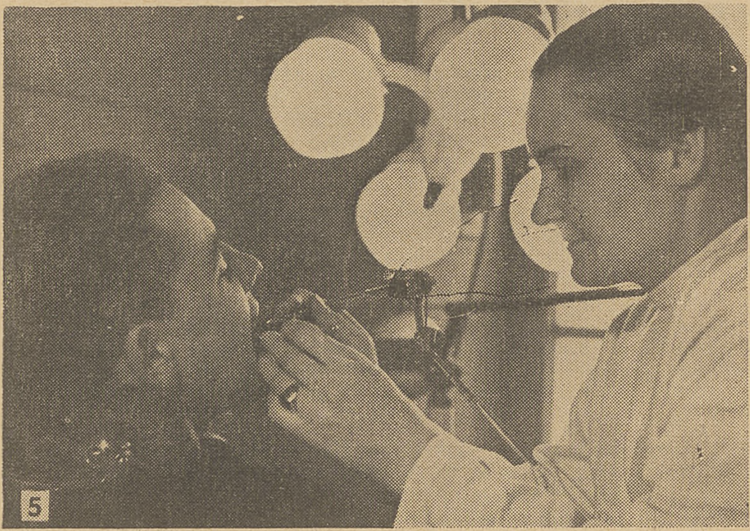
5 — Przeżycia, związane z przebytymi sztormami, trudy zimowych podróży, znoje rejsów podzwrotnikowych są niczym wobec wizyty w gabinecie tej miłej pani, która potrafi z czarującym uśmiechem „zagrać nam na nerwach". Ale trudno! Chociaż Cię trzęsie zimno, lub zlewa „gorący pot" — musisz dbać o zęby. Sprawa opieki lekarskiej w „Domu Marynarza" stoi bardzo wysoko.



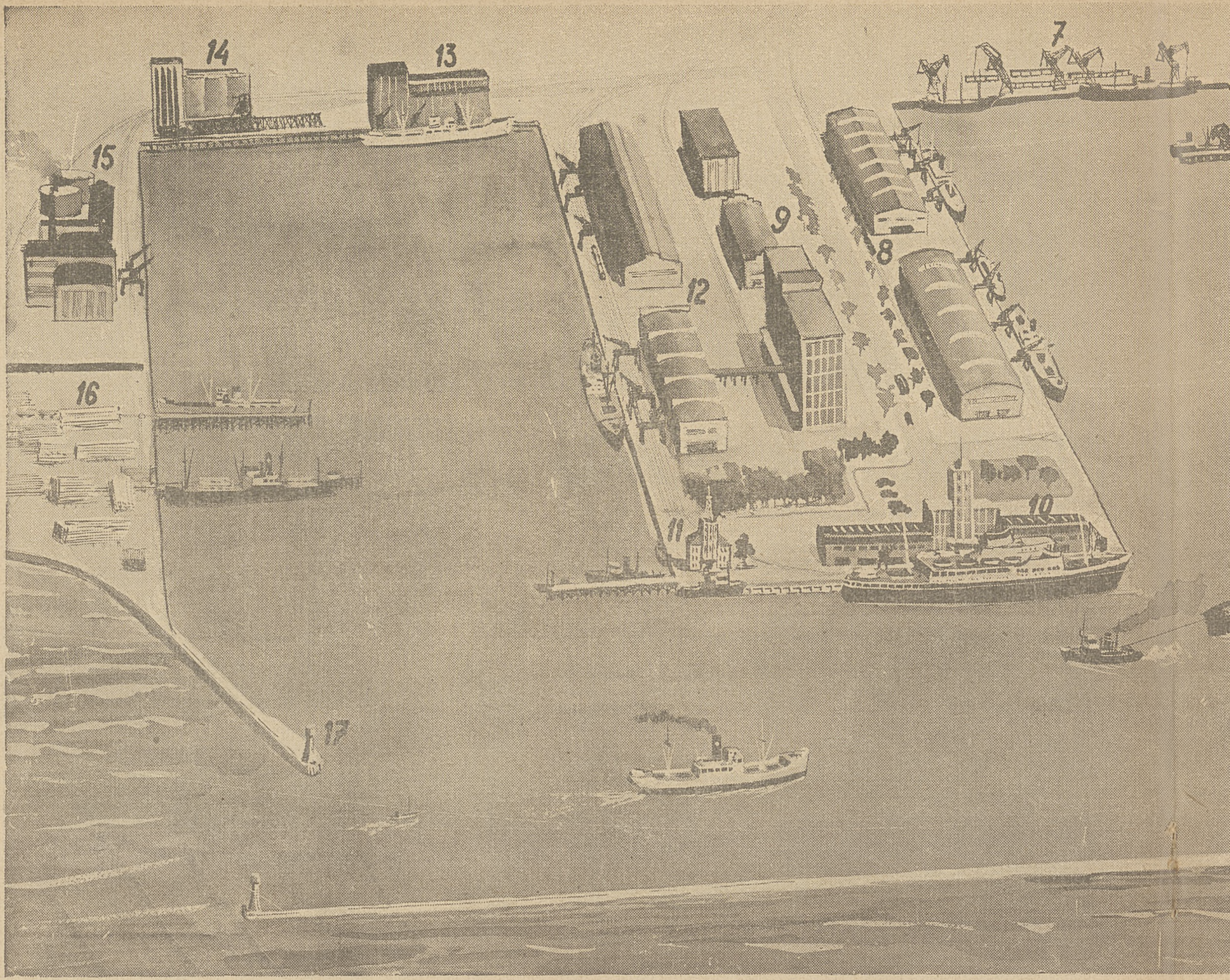
3



4



5



ELEMENTARZ MORSKI (3)

PORT

Patrzymy na rysunek. Roztacza się przed nami rozległy widok na port oglądany z lotu ptaka. Dwa mola, jak dwa języki lądu wysuwają się wgłąb obszaru gładkich i spokojnych wód portowych, odgrodzonych falochronem od pomarszczonej powierzchni otwartego morza.

Te dwa sztuczne jakby półwyspy zbudowano po to, aby rozległy obszar wodny portu podzielić na mniejsze baseny i zwiększyć przy tym długość nabrzeży, umożliwiając jednoczesny postój i przeładunek większej ilości statków.

W szerokim kanale portowym, biegnącym wzdłuż falochronu i łączącym baseny — widzimy 4 statki. Jakiś parowiec o jasnych burtach wpłynął właśnie do portu, minąwszy wieżyczki wejściowe (17), na których o zmierzchu zapalą się światła wskazujące drogę statkom. Inny statek, ciągnięty przez holownik opuszcza port. Za nim sunie jakaś dziwna jednostka, wyposażona w wysokie, pochylone rusztowanie na dziobie (18). To pływająca stacja węglowa, zaopatrująca w paliwo statki stojące w porcie. Podpływa do burty i wprost do znajdującego się zwykle na pokładzie szalupowym luku węglowni zsypuje bunkier właśnie dzięki wystającemu ramieniu, wzdłuż którego porusza się taśma, transportująca węgiel na odpowiednią wysokość.

Przy nabrzeżach stoi kilkanaście statków. Każdy z nich stanął w miejscu przystosowanym do obsłużenia jego ładunku. Rozejrzyjmy się więc po różnych nabrzeżach portu, rozpoczynając wędrówkę z głębi portu od szerokiej ulicy oznaczonej cyfrą (1). Prowadzi ona środkiem mola, na którym oprócz kilku zabudowań widzimy rozległą sieć torów kolejowych i szeroko rozkraczone nad nimi dźwigi. Stojące w basenie (3) statki to zwykłe węglowce o przepastnych ładowniach i wielkich lukach. Zaraz nadjadą wagony z węglem, zanurzą się w nich chwytaki dźwigów i porcja po porcji zacznie sypać się czarny ładunek.

Nabrzeże i przyległy do niego teren oznaczony cyfrą (4) przeznaczone są do przeładunku i magazynowania ropy, którą przewożą specjalne statki — zbiornikowce. Przeładunek odbywa się cicho i niewidocznie przy pomocy rur wpuszczanych do wnętrza zbiorników statku i pomp, które wysysają zawartość statku i tłoczą ją do obszernych cystern stojących na lądzie. Centymetr po centymetrze wynurza się statek w miarę ubywania ciężaru, aż po kilkunastu godzinach opróżniony odpłynie po nowy ładunek.

Na nabrzeżu (5) wyposażonym w ogromne dźwigi mostowe odbywa się wyładunek rudy. Chwytaki przesuwają się po konstrukcji ruchomego mostu i wysypują zawartość daleko na hałdy skąd ruda przeładowana będzie na wagony. Zwykle zresztą wyładunek następuje bezpośrednio ze statku na wagony.

Zbliżamy się obecnie do wywrotnicy wagonowej i taśmowca (6), gdzie węgiel, wysypywany z wagonów przesuwa się taśmą podobnie jak na pływającej stacji do góry i stamtąd sypie się do ładowni statku. Jest to znacznie wydajniejsze urządzenie przeładunkowe niż zwykłe dźwigi.

Idąc ku nabrzeżu (7) i widząc z daleka ciężkie dźwigi z chwytakami, domyślamy się, że i to nabrzeże przeznaczone jest do przeładunku węgla.

Inaczej wygląda drugie molo. Przede wszystkim różni się zabudową. Zamiast rozległych torowisk i placów składowych wznoszą się wzdłuż nabrzeży wielkie budynki (8) i (12). Są to magazyny portowe, gdzie przechowuje się przywiezione lub przeznaczone na wywóz towary, które nie mogą leżeć pod gołym niebem. Wnętrza ich kryją towary opakowane w skrzynie, worki, kartony itp., które nazywamy **drobnicą**, w przeciwieństwie do towarów przesyłanych luzem, jak węgiel, ruda, zboże, ropa, które nazywamy **towarami masowymi.**

Dźwigi do przeładunku drobnicy wyglądają nieco inaczej od poznanych poprzednio. Nie posiadają chwytaków, lecz haki, na których zawiesza się już to siatkę, już to platformę drewnianą lub pętlę z liny w zależności od rodzaju towaru.

Od magazynów nadbrzeżnych odróżniają się budynki (9) stojące pośrodku mola — wysokie



następuje bez-

wrotnici wago-
iel, wysypywa-
ą podobnie jak
amtąd sypie się
żnie wydajniej-
niż zwykłe

z daleka cięż-
amy się, że i to
rzeładunku wę-

. Przede wszy-
niast rozległych
wznoszą się
(8) i (12). Są to
owuje się przy-
vywóz towary,
niebem. Wnę-
ne w skrzynie,
wamy **drobnicą**
rzesyłanych lu-
pa, które nazy-

nicy wyglądają
zednio. Nie po-
na których za-
latformę drew-
ości od rodzaju

odróżniają się
ola — wysokie,

masywne, przeznaczone do przechowywania towarów przez dłuższy okres czasu. W magazynach przy nabrzeżu towar nie może długo przebywać, ustępując miejsca coraz to nowym transportom.

Na końcu mola widzimy okazały budynek (10). To dworzec morski, przy którym przycumował jakiś większy statek pasażerski.

Obok, w dogodnym miejscu pozwalającym na wgląd zarówno na redę przed portem jak też na sam port, wznosi się gmach kapitanatu portu (11) gdzie mieści się siedziba tych organów władz zarządzających portem, które kierują ruchem statków. Przy nabrzeżu i pobliskim pomoście cumują holowniki i motorówki pilotowe.

W głębi basenu widnieją jakieś wielkie budynki bez okien. Podejdźmy bliżej. Pierwszy z nich (13) to chłodnia portowa. Tu magazynuje się towary drobnicowe, łatwo ulegające zepsuciu, jak mięso, owoce, nabiał. Stojący przy niej statek to zapewne chłodniowiec, który w oziębionych sztucznie ładowniach przewozi te towary. Obok wznosi się silos czyli spichlerz zbożowy (14). Nie widać przed nim dźwigów, bo zboże przeładowuje się przy pomocy elewatora czyli urządzenia ssącego rurami zboże z ładowni lub zsypującego je z silosa do wagonów wzgl. na statki.

Kompleks budynków obok (15) wygląda jak fabryka. Wokół unosi się jakiś dziwny zapach. Bez trudu domyślamy się, że to olejarnia, typowy zakład przemysłu portowego, przerabiający na miejscu importowany surowiec, w tym wypadku koprę, tj. łupiny orzecha kokosowego, których woń zwróciła naszą uwagę.

Znaleźliśmy się wreszcie na terenie placów składowych drewna. Leżą tu stosy desek i belek przeznaczonych na wywóz. Nie trzeba ich składać do magazynów, bo deszcz nic im nie zaszkodzi. Załadunek drewna odbywa się bez pomocy dźwigów, zwozi się je na zwykłych wagonikach z zewsząd na pomost, przy którym stoi statek, którego bomy ładunkowe przenoszą wiązki desek lub bali do ładowni, gdzie robotnicy układają je równymi warstwami.

Wędrówka nasza dobiega końca. Poznaliśmy wielki port i wszystkie jego urządzenia. Zrozumieliśmy, że port jest ogromnym węzłem komunikacyjnym, w którym zbiegają się szlaki transportu morskiego i lądowego i wielki strumień towarów zostaje przeładowany z jednego szlaku na drugi.

(3)

Uczestnicy elementarnego kursu korespondencyjnego po przeczytaniu artykułu o porcie powinni zapoznać się z uwagami przeznaczonymi dla uczestników kursu korespondencyjnego dla zaawansowanych.

Nie zaszkodzi spróbować odpowiedzieć na podane tam pytania, dotyczące zagadnienia portu. Napewno większość z nich wyda się Wam zupełnie łatwa. Z kolei zastanówcie się nad odpowiedziami na 5 pytań stanowiących zadania trzeciego tematu i wpiszcie je na kuponie czytelnie i starannie. Podzielcie się też z nami swoimi uwagami o kursie, choć niewiele miejsca na to jest przeznaczone. Wycięty odcinek naklejcie na kartę pocztową wg wskazówek regulaminu z nr 1/2 i wyślijcie w terminie nie późniejszym, jak 20 maja. Pamiętajcie przy tym, że oprócz znaczka 10 zł naklejać trzeba opłatę 5 zł na Odbudowę Warszawy.

ZADANIA

1. Co to jest molo?

2. Poco buduje się falochrony?

3. Na czym polega zadanie pilota?

4. Jak musi być wyposażone nabrzeże przeznaczone do przeładunku drobnicy?

5. Co musi się znajdować na nabrzeżu przeznaczonym do przeładunku węgla?

3

województwo

nazwisko i imię

adres

Jakie uwagi o kursie korespondencyjnym nasunęły Ci się na myśl? Co Ci się w nim podobało, a co nie? Co było za trudne, a co za łatwe? Co chciałbyś zmienić? Napisz to krótko i czytelnie!

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (7)

TEMAT VII

PORT

Mówiąc o pracy morskiej — myślimy o marynarzach pływających na statkach, a nie zdajemy sobie często sprawy, że większa część prac związanych z gospodarką morską odbywa się na lądzie. W tym wielkim zespole ludzi, zatrudnionych przy wykorzystywaniu morza jako szlaku transportowego lub źródła surowca rybnego — na każdego marynarza czy też rybaka wypada kilkunastu pracowników z lądu. Prawie całość prac lądowych, związanych z gospodarką morską, skupia się w portach. Dlatego w ramach kursu korespondencyjnego zajmiemy się portami. Temat ten zamknie nam krąg wiadomości dotyczących pracy na morzu. Niejeden z entuzjastów tej pracy, który nie będzie mógł zostać marynarzem, ponieważ nie odpowiada wysokim wymaganiom zdrowotnym — tu właśnie może znaleźć sobie odpowiedni zawód, który da mu możność obcowania z wymarzonym morzem.

Praca w porcie jest bardzo wszechstronna. Potrzebni tu są specjaliści z rozmaitych dziedzin: techniki, handlu, transportu. Do zawodów przydatnych w porcie wyszkolić się można w wielu szkołach zawodowych w głębi kraju.

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

Wiadomości o pracy portów przynosi często prasa codzienna. Warto je zbierać w postaci wycinków. Szczególnie zaś obfity materiał znajdziecie w dziennikach Wybrzeża. Numery „Żeglarza“ z 1948 r., rozesłane uczestnikom kursu korespondencyjnego zawierają m. inn. artykuły o pracy rzeczoznawców portowych i shipchandlerów, W r. 1949 Nr 3 „Młodego Żeglarza“ zawierał artykuł o porcie ilustrowany planszą, którą zamieszczamy ponownie w niniejszym numerze oraz interesujący fotoreportaż „Towary, które wysyłamy w świat“.

Co miesiąc nową dawkę wiadomości o portach znajdujecie w kronice „Na morskim horyzoncie“. Niewątpliwie więc każdy zaawansowany czytelnik bez trudu będzie mógł zebrać materiał wg poniższego planu.

INFORMACJE DLA KANDYDATÓW DO SZKÓŁ PCWM

W myśl zarządzenia P.O. „Służba Polsce" kandydaci do szkół PCWM (PSJ, PSRM i PLBO) winni do dnia 30 kwietnia złożyć starannie i dokładnie wypełnione formularze podań w miejscowych Komendach Powiatowych lub Miejskich P.O „SP", poczym w pierwszej połowie maja zostaną wezwani przed komisje kwalifikacyjno-selekcyjne przy komendach P.O. „SP", na które winni się stawić na swój koszt, zabierając ze sobą wszystkie dokumenty wymienione w podaniu.

Dokładne terminy stawiennictwa ustalają Komendy Powiatowe i Miejskie, nie będziemy więc ich ogłaszać w „Młodym Żeglarzu". Złożywszy podania, oczekujcie na wezwania.

Pomimo, że uczestnicy obu kursów korespondencyjnych otrzymali już zaświadczenia i oceny — obowiązani są nadal nadsyłać odpowiedzi na zadania. Jednocześnie niech powtarzają sobie materiał objęty kursem zarówno w formie pytań, zadań jak i omówień każdego tematu.

Uczestnicy kursu elementarnego obowiązani są przerobić materiał obu kursów, począwszy od n-ru 1/2 tj. zawarty w omówieniach tematu III i następnych. Przyda się to bardzo na egzaminie.

Termin nadsyłania odpowiedzi tematu 3 i 7 mija 20 maja. Nadsyłajcie je nalepione na kartkę a nie w kopertach.

Podajemy do wiadomości tych, którzy z powodu usterek zdrowia zostaną odrzuceni przez lekarzy oraz nie kandydującym do szkolnictwa morskiego, że w sierpniu w ośrodkach LM odbędą się kursy wyszkoleniowe dla aktywistów LM. Jeden z ośrodków przeznaczony będzie dla dziewcząt. Informacji oraz wskazówek o sposobie zgłaszania się udzielają Zarządy Okręgowe LM.

JAK UPORZĄDKOWAĆ WIADOMOŚCI?

I. ZADANIA PORTU

Co to jest port?

Co to jest zaplecze portu?

Jakim warunkom musi odpowiadać port ze względu na statki?

Jakie znaczenie dla portu mają połączenia z zapleczem?

Jakie urządzenia musi posiadać port ze względu na towary?

Jak dzielą się porty ze względu na przeznaczenie, położenie i sposób budowy?

II. BUDOWA PORTU

W jaki sposób i w jakim celu buduje się falochrony?

Jak powstają mola i baseny portowe?

Jakim warunkom musi odpowiadać konstrukcja nabrzeży?

Jak utrzymuje się w porcie odpowiednią głębokość?

Co to są akwatoria wzgl. akweny?

III. WYPOSAŻENIE NABRZEŻY

Jakie urządzenia służą do ułatwiania postoju statków?

Od czego zależy wyposażenie nabrzeży w urządzenia przeładunkowe i magazynowe?

Jakie urządzenia posiadają nabrzeża przeznaczone do przeładunku drobnicy?

Czym się charakteryzują dźwigi drobnicowe?

Jakie rodzaje magazynów drobnicowych spotykamy w porcie?

Jak składuje się towary masowe?

Czym charakteryzują się dźwigi do ładunków masowych?

Jakie urządzenia przeładunkowe przeznaczone są jeszcze dla towarów masowych?

Jak urządzone jest nabrzeże przeznaczone dla obsługi ruchu pasażerskiego?

Jak urządzone są nabrzeża do przeładunku drzewa?

Jak wyglądają nabrzeża, przy których znajdują się zakłady przemysłowe?

IV. PRACA W PORCIE

Kto zarządza portem i jakie dziedziny objęte są tym zarządem?

Kto kieruje ruchem statków?

Jakie przedsiębiorstwa związane są z pracą portu?

Na czym polega działalność armatora, maklera, spedytora, shipchandlera, rzeczoznawcy?

Jakie przedsiębiorstwa, instytucje i urzędy związane są poza tym z pracą portu?

V. NASZE PORTY

Jak się dzielą porty polskie ze względu na wielkość?

Które porty są sztuczne, a które naturalne?

W jakiej kolejności były uruchamiane porty polskie?

Który port polski przeznaczony jest szczególnie do obsługi tranzytu?

Jakie osiągnięcia ma za sobą kadra robotników portowych?

Jakie nowoczesne metody stosuje się w pracy portu?

ZADANIA

1. Dlaczego w portach buduje się mola i baseny?

2. Przy jakim nabrzeżu musi być największa głębokość?

3. Do czego służą i jak się nazywają 4 dźwigi z rysunku na następnej stronie?

1. ....

2. ....

3. ....

4 ....

4. Jakie pływające jednostki pomocnicze niezbędne są w każdym porcie?

5. W jakiej kolejności były uruchamiane po wojnie porty polskie?

7

....
województwo

....
nazwisko i imię

....
adres

Jakie uwagi o kursie korespondencyjnym nasunęły Ci się na myśl? Co Ci się w nim podobało, a co nie? Co było za trudne, a co za łatwe? Co chciałbyś zmienić? Napisz to krótko i czytelnie!

Rozwiązanie zadań tematu VI

1. Nowoczesne metody budownictwa okrętowego, stosowane w naszych stoczniach, polegają na:

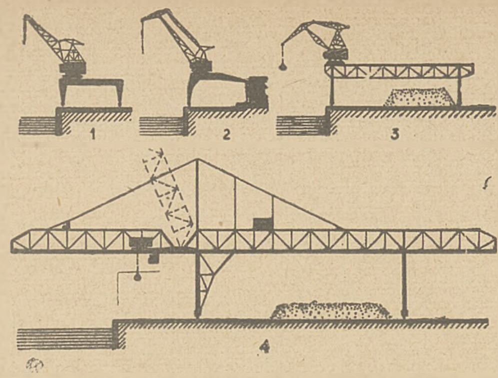
   a) cięciu stali płomieniem
   b) spawaniu
   c) prefabrykacji.

2. Stocznia remontowa wykonuje naprawy statków posługując się przy tym dokami pływającymi, stocznia produkcyjna — posiadająca znacznie większe rozmiary — buduje nowe jednostki na pochylniach.

3. W budowie i w trakcie wykańczania znajdują się na naszych stoczniach następujące typy statków: rudowęglowce po 2 500 t, duże traulery klasy „Dalmor", holowniki, drobnicowce po 660 t i drobnicowce klasy „Lewant" po 4 000 t, nie licząc mniejszych jednostek rybackich.

4. Ze statków wykonanych całkowicie na polskich stoczniach eksploatowane są 3 rudowęglowce: s/s „Sołdek", s/s „Jedność Robotnicza" i s/s „Brygada Makowskiego". W dniu 1.V. wejdzie do eksploatacji s/s „1-szy Maja". Pozostałe jednostki są wykańczane.

5. Stocznie polskie gruntownie przebudowały następujące statki: m/s „Sobieski", s/s „Kołobrzeg", m/s „Julia", s/t „Wulkan", s/t „Wulkania", s/s „Kopernik",
odremontowały z wraków: m/s „Rysy", m/s „Warta", m/s „Narew", s/s „Panna Wodna", s/s „Barbara", s/s „Diana",
i dokończyły budowy: m/s „Olimpia", s/s „Oliwa" i „Zew Morza".



Rozwiązanie zadań

ELEMENTARNEGO KURSU KORESPONDENC.

TEMAT I

1. Przyjmując, że morza zajmują około 7/10 powierzchni kuli ziemskiej, powierzchnia ich w przybliżeniu jest 2 1/3 razy większa niż powierzchnia lądów. Dokładniejszą odpowiedź otrzymamy, gdy weźmiemy ścisłe dane cyfrowe 361 milionów km² — powierzchnia mórz i 149 mil. km² — pow. lądów. Wtedy odpowiedź brzmi: 2,42.

2. Niebezpieczne dla żeglugi są sztormy, mgły i pływające góry lodowe.

3. Statek (5) przypłynie prędzej do portu B, gdyż jego szybkość wzrosła o szybkość prądu płynącego w tym samym kierunku.

4. Na mapie zaznaczone są następujące porty i miasta licząc od lewej strony: Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo, Hel, Gdynia, Sopot, Gdańsk i Elbląg oraz rzeki: Rega, Prośnica, Wieprz, Słupia, Łeba i Pasłęka.

5. Obliczając wg. danych z artykułu ludność Wybrzeża na 660.000 — otrzymamy odpowiedź, że na Wybrzeżu mieszka 2,75 proc. ludności Polski.

TEMAT II

1. Pojemność netto statku wynosi 780 ton rejestrowych. Obliczamy ją następująco:

$$\frac{3396 \times (100 - 35)}{100 \times 2{,}83}$$

2. Błędem rysunku jest: wodowanie statku dziobem zamiast rufą, umieszczenie na pokładzie komina, osprzętu i wyposażenia, umieszczenie steru i śruby, wreszcie dym z komina, który wskazywałby na to, że we wnętrzu są kotły.

3. Na parowcu w nocy pełnią jednocześnie służbę: oficer pokładowy i maszynowy, sternik, obserwator, smarownik, palacz i trymer.

4. Najdłuższą polską linią regularną jest linia do Indii i Pakistanu, obsługiwana przez m/s „Gen. Walter" i s/s „Kiliński".

OMÓWIENIE TEMATU VI

I. ZNACZENIE PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO

Podstawą produkcji stoczniowej jest przede wszystkim stal, która w postaci belek i płyt służy do wykonania kadłuba statku.

Do urządzenia wnętrz potrzebne jest drzewo. Tych podstawowych materiałów mamy w kraju w bród.

Ale statek — to nie tylko kadłub. Musi on posiadać maszyny napędowe, różne mechanizmy pomocnicze, silniki przy windach, pompy, sieć rozmaitych instalacji i przewodów oraz wyposażenie w różnorodny sprzęt.

Oczywiście stocznie nie zajmują się wykonywaniem tych wszystkich przedmiotów, tylko zamawiają je w odpowiednich zakładach produkcyjnych i montują już gotowe na statkach.

Toteż istnienie własnego przemysłu okrętowego jest podnietą do rozwoju szeregu innych przemysłów i przyczynia się do rozwoju gospodarstwa krajowego.

Odbudowane na poniemieckich gruzach stocznie nasze mają za sobą osiągnięcia imponujące: zorganizowane zostały szybko i od razu podjęły prace przy naprawach statków odwiedzających nasze porty, w niedługim czasie przystąpiły do następnego etapu — do remontowania wraków, przebudowy statków i wykańczania rozpoczętych jednostek.

W początku 1948 r. przystąpiły do budowy nowych jednostek, rozpoczynając kolejno prace przy 5 typach statków wykonywanych seriami (patrz odpowiedź na zadanie 3).

Jednocześnie stocznie krzepły, doszkalały personel, uzupełniały zestawy maszyn i obrabiarek, wypróbowywały najnowocześniejsze metody produkcji okrętowej.

Z tym dorobkiem wkraczają w plan 6-letni, który stawia przed stoczniami zadanie zwielokrotnienia produkcji.

II. ORGANIZACJA STOCZNI

Stocznie dzielą się na produkcyjne i remontowe. Omówimy najpierw organizację typowej stoczni produkcyjnej.

Biura stoczni kierują przebiegiem produkcji. Tu wykonywuje się projekty, planuje i kalkuluje, prowadzi finanse i rachunkowość, dokonywuje zakupów zaopatrzeniowych i załatwia sprawy personalne.

Place składowe i magazyny są miejscem, w którym zgromadzone są podstawowe materiały oraz wszelkie części potrzebne do produkcji.

Trasernia wykonywuje z drzewa wg. planów dokładne modele wiązań statku w normalnej wielkości.

W **kadłubowni** i przyległych halach obróbki płyt i belek stal przewieziona z placów składowych i magazynów zostaje odpowiednio obrobiona na wzór modeli dostarczonych z traserni. Stal jest gięta na zimno i na gorąco, krajana, spawana i nitowana. Powstają tu elementy składowe statku, nie przekraczające wagą nośności dźwigu, który je będzie przenosić na pochylnię.

Na **pochylni** odbywa się montaż kadłuba. Pracują tu montażyści, zestawiający gotowe części, niterzy i spawacze. Prace wykończeniowe odbywają się w oparciu o warsztaty poszczególnych specjalności: malarnię, stolarnię, cieślarnię, rurownię, warsztat elektrotechniczny.

Wszelkie maszyny i mechanizmy wykonywane są w halach mechanicznych lub jeżeli zostały dostarczone z zewnątrz — tam się je próbuje przed zamontowaniem na statek.

Stocznia remontowa ma mniejszy zakres pracy, a więc i szczuplejsze rozmiary. Nie spotykamy tu pochylni oraz tak rozbudowanej kadłubowni prefabrykującej części kadłuba statku.

Głównym stanowiskiem pracy na stoczni remontowej są doki pływające, które podnoszą statki, wymagające naprawy części podwodnej. W wypadku uszkodzenia blach — nowych dostarcza kadłubownia. Naprawy maszyn i wszelkich urządzeń statkowych wykonywane są w warsztatach mechanicznych, stanowiących nieodzowną część składową stoczni remontowej.

III. JAK PRZEBIEGA BUDOWA STATKU

Budowę statku poprzedza sporządzenie dokładnych planów, przy opracowaniu których konieczna jest znajomość zadań, jakim statek ma służyć.

Zamawiający musi więc określić jakie ładunki, w jakich ilościach i po jakich morzach ma statek wozić i w zależności od tych danych konstruktor projektuje odpowiednią jednostkę.

Dokładne plany budowlane sporządzane są w biurze konstrukcyjnym stoczni. Przy projektowaniu wiązań statku trzeba uwzględnić wymagania towarzystwa klasyfikacyjnego, tj. instytucji która zajmuje się ustalaniem przepisów technicznych o budowie statków i wydaje zaświadczenie (tzw. świadectwo klasy), stwierdzające, że statek został wybudowany we właściwy sposób i przy użyciu właściwych materiałów. Zaświadczenie takie jest potrzebne przy ubezpieczeniu statku, gdyż towarzystwo ubezpieczeń chce mieć pewność, że statek zgłoszony do ubezpieczenia jest odpowiedniej jakości.

Toteż przedstawiciel towarzystwa klasyfikacyjnego nie tylko zatwierdza plany, ale także sprawdza materiały do budowy i nadzoruje jej przebieg.

Wg planów trasernia wykonuje modele poszczególnych wiązań, a w kadłubowni na wzór tych modeli, z blach i belek stalowych powstają gotowe elementy statku, które gromadzi się w pobliżu pochylni.

Kiedy jest ich już wystarczająca ilość, rozpoczyna się montaż kadłuba na pochylni, zaczynając od głównego wiązania wzdłużnego dna — tj. kilu. Montaż trwa kilka miesięcy.

Gotowy i pomalowany kadłub zostaje spuszczony na wodę. Pierwsza część prac, ale jeszcze nie ich połowa, została zakończona.

Z kolei kadłub zostaje przeholowany do nabrzeża zbrojeniowego, przy którym w ciągu szeregu miesięcy wnętrze jego zostaje wykończone, maszyny główne i pomocnicze zamontowane i przeprowadzona sieć wielorakich instalacji. Dla założenia śruby, steru i ostatecznego pomalowania statek musi jeszcze znaleźć się na doku. Wreszcie jest gotowy, odbywa się próbny rejs i statek zostaje oddany armatorowi do eksploatacji.

IV. ZAWÓD STOCZNIOWCA

Stocznia zatrudnia oprócz pewnej liczby sił pomocniczych niewykwalifikowanych, ogromną ilość przeszkolonych rzemieślników różnych specjalności, wielką rzeszę techników oraz sporo inżynierów, nie licząc personelu handlowo-administracyjnego.

Do zawodu stoczniowca przygotowują młodzież następujące szkoły: zawodowe szkoły stoczniowe w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie, które na 3-letnim kursie szkolą wykwalifikowanych rzemieślników, Państwowe Liceum Budowy Okrętów we Wrzeszczu, które kształci techników oraz Wydział Budowy Okrętów na Politechnice Gdańskiej, który dostarcza przemysłowi stoczniowemu inżynierów.

Poza tym liczne kursy, organizowane na każdej stoczni, doszkalają pracowników niewykwalifikowanych lub specjalizują rzemieślników w różnych kierunkach.

Zawód stoczniowca jest ciekawy i piękny.

Ogromna gromada stoczniowców ma do spełnienia wielkie zadania: parokrotne zwiększenie floty handlowej i rozbudowę floty rybackiej. Zadanie to będzie wykonane. Świadczą o tym postępy dotychczasowe, przedterminowe wykańczanie statków w ramach współzawodnictwa pracy, nieustanna fala pomysłów racjonalizatorskich i wynalazków robotniczych, rzetelny wysiłek w realizowaniu śmiałych planów.



HISTORIA ŻEGLUGI

Odkrycie nowego kontynentu i drogi morskiej do legendarnych i bogatych Indii, dostarczających tak cenionych wówczas korzeni — było podnietą do wielkiego rozwoju żeglugi w wieku XVI.

Żądza bogactw pchała na morze coraz to nowe wyprawy.

Ich organizatorzy rzadko brali w nich udział. Bo i po co? Żegluga w owych czasach była nazbyt niebezpieczna. Ale zawsze znaleźli się zapaleńcy lub awanturnicy, żądni łupiestw lub żądni odkryć, którzy prowadzili wyprawy. A załoga? Żądza złota była dostatecznie silną podnietą aby zwerbować ochotników. Cóż z tego, że 2/3 ginęło od chorób w czasie podróży.

Organizatorom — jako reprezentującym kapitał — wyprawa bez względu na śmiertelność załogi opłacała się znakomicie.

Przyjrzyjmy się statkom, na których bogactwo napływało do niektórych państw Europy przez cały wiek XVI.

Liczne ilustracje w starych księgach, dawne malowidła i rysunki pozwalają nam na odtworzenie z pewnym przybliżeniem wyglądu statków z XVI wieku. W wielu szczegółach konstrukcji, a zwłaszcza w szczegółach osprzętu zdani jesteśmy, co prawda jeszcze na własną domyślność, tym niemniej ogólna nasza wiedza o statkach XVI wieku jest znacznie szersza niż o statkach dawniejszych. Dokładne plany i opisy budowy pochodzą jednak dopiero z wieku XVII i dopiero od tego czasu historia budownictwa okrętowego opiera się na ścisłych danych.

Trudno jest mówić o jednym typie żaglowca XVI wieku. Spotykało się wtedy na morzach statki najróżnorodniejsze, wielkie i małe, 3 i 4 masztowe, nazywane rozmaicie: karakami, galeonami, karawelami, nawami.

Na większości rysunków ówczesnych, powtarza się jednak przeciętny typ odtworzony na planszy obok. Długość jego po pokładzie wynosiła około 45 metrów. Na dziobie i rufie wznosiły się nadbudówki. Rufowa posiadała 3 piętra. Mieściły się w niej kajuty kapitana i oficerów.

Obszerne choć niskie pomieszczenie pod pokładem zapełnione było działami ustawionymi wzdłuż burt. Jednocześnie służyło za sypialnię dla załogi.

Jeszcze niżej, pod pokładem działowym znajdowały się magazyny amunicji i prochu, prowiantu, wody, lin i sprzętu żeglarskiego. Również tak głęboko znajdowała się kuchnia, której komin wyprowadzony był nad pokład.

Przy strzelaniu z dział podnoszono pokrywy zasłaniające otwory strzelnicze w burtach. Działa spoczywały na niskich, drewnianych lawetach, przywiązanych linami do burt, aby nie toczyły się za daleko w tył przy odrzucie w momencie strzału.

Porzućmy duszne, ciemne wnętrze i wróćmy na pokład.

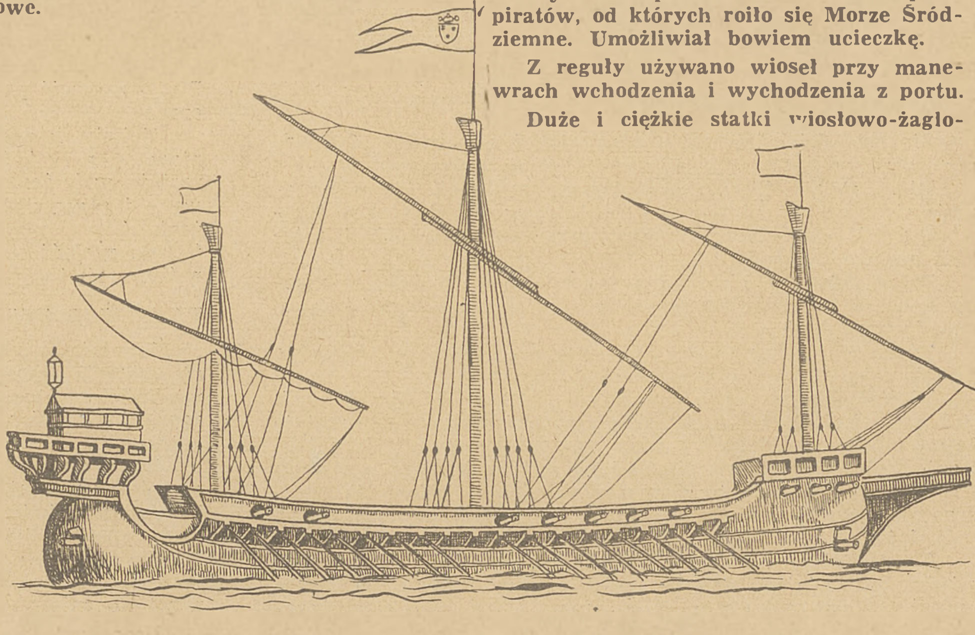
Wznoszą się nad nami 3 maszty z pojedyńczych pni, zapewne sosnowych, trzymanych po bokach wantami. a od dziobu — sztagami.

Na dwóch masztach znajdowały się platformy w kształcie kosza, skąd ostrzeliwano pokład podpływającego statku nieprzyjacielskiego.

Maszty te posiadały po 2 reje z rozpiętymi na nich czworobocznymi żaglami o wielkich rozmiarach.

Nie lada trzeba było wysiłku, by zwinąć taki żagiel podczas sztormu. Maszt tylny był niższy od pozostałych i słabiej osadzony, nie sięgał bowiem na dole do kilu. Rozpinano na nim trójkątny żagiel tzw. „łaciński" przy pomocy długiej, ukośnie zawieszonej rei. Jeszcze jeden żagiel znajdował się pod bukszprytem tj. ukośnym masztem pochylonym mocno ku przodowi. Ogólna powierzchnia płócien dochodziła do 1000 m^2.

Wiek XVI znał też i większe żaglowce o jeszcze wyższych nadbudówkach rufowych i 4 masztach, z których dwa tylne posiadały zazwyczaj trójkątne żagle „łacińskie", a 2 przednie — po 3 żagle rejowe.



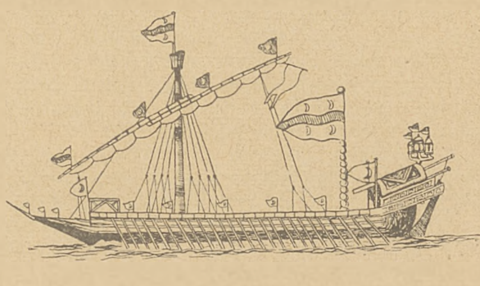
Galeas francuski z XVI wieku według ówczesnego sztychu.

Oprócz żaglowców używano w wieku XVI, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym galer wiosłowo-żaglowych.

W przeciwieństwie do pękatego i spiętrzonego kadłuba żaglowca — galera była niska, wysmukła i wąska. Niewielki kasztel dziobowy i rufowy nie zmieniał jej spłaszczonej sylwetki.

Długość galery dochodziła do pięćdziesięciu paru metrów, a stosunek szerokości do długości wahał się w granicach 1:6 do 1:7. Wiosła używane na galerach miały 7 do 8 metrów długości.

Ponieważ wzdłuż burt rozsadzeni byli wioślarze, nie można było umieścić tam dział, toteż galera posiadała ich zaledwie kilka, ustawionych na dziobie. Oprócz wioseł galery posiadały też żagle, podnoszone na 2 lub 3 masztach. Były to z reguły trójkątne żagle „łacińskie" zawieszone na wielkich ukośnie ustawionych rejach.



Galera według rysunku z roku 1571

Ten typ ożaglowania umożliwiał poruszanie się nie tylko z wiatrem z tyłu, ale także z wiatrem bocznym lub pod wiatr. To też korzystano z żagli przy każdej okazji, gdyż wioślarze nie mieliby siły wiosłować na dłuższych dystansach.

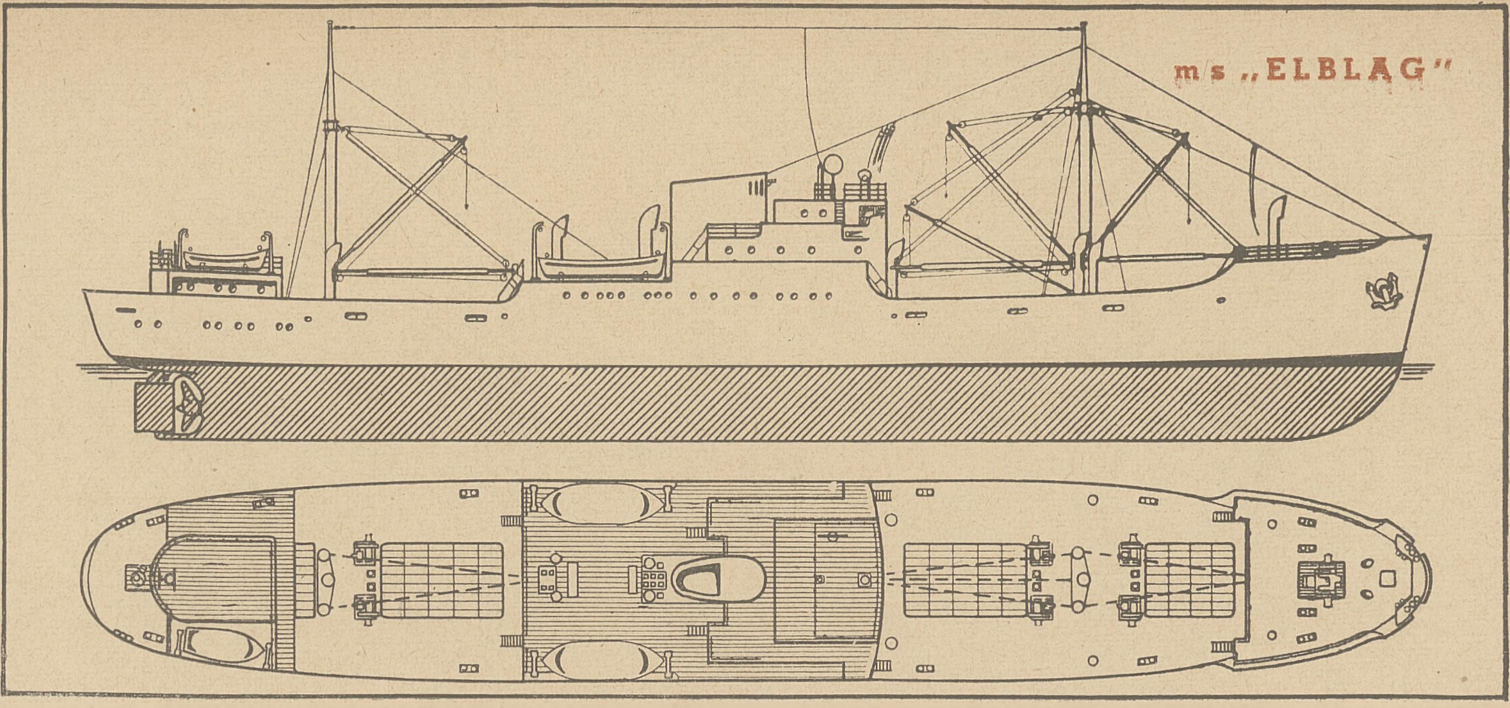
Natomiast napęd wiosłowy był niezawodnym zabezpieczeniem w razie napaści piratów, od których roiło się Morze Śródziemne. Umożliwiał bowiem ucieczkę.

Z reguły używano wioseł przy manewrach wchodzenia i wychodzenia z portu.

Duże i ciężkie statki wiosłowo-żaglowe o mocnej budowie, wyższych kasztelach, przystosowane do żeglugi po Atlantyku — nazywano galeasami. Wykorzystując wysokie burty, umieszczano na nich działa.

Zarówno galerze jak i galeasowi z wieku XVI możecie przyjrzeć się na umieszczonych obok rysunkach.


EK



„ELBLĄG" i „OLIWA"

NOWE STATKI POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Historia ich jest zbliżona: zarówno jeden jak i drugi — to poniemieckie kadłuby, poniechane przez uciekających z naszego wybrzeża hitlerowców. Dziś owe puste, zardzewiałe, uszkodzone kadłuby — przeobrażają się w dwie piękne, wartościowe jednostki, które w najbliższym czasie wzbogacą naszą flotę handlową.

Pierwszy kadłub — niewielkiego motorowca pasażersko-towarowego (24 pasażerów) — zbudowany został podczas wojny w Królewcu. W trakcie ewakuacji 1944 roku przeholowano go do Świnoujścia. Kiedy dzięki błyskawicznym postępom Armii Radzieckiej prysły możliwości dalszego ewakuowania kadłuba na zachód — Niemcy zatopili go w Świnoujściu. Wydobyty w 1947 przez ekipy radzieckich nurków przekazany został władzom polskim i przez pewien czas pozostawał w Szczecinie, oczekując decyzji odbudowy.

Ze względu na przeciążenie pracą, stocznie krajowe mogły rozpocząć odbudowę wraku dopiero w końcu 1950. Wobec pilnej potrzeby włączenia statku do eksploatacji, zapadła decyzja powierzenia tej pracy jednej ze stoczni duńskich. W tym celu we wrześniu r. ub. holowniki „Żubr" i „Bawół" przeholowały wrak ze Szczecina do Aarhus.

Odbudowa statku w Danii ma być zakończona jeszcze w ciągu bieżącego roku. Ponieważ statki pasażersko-towarowe nie są nam tak potrzebne jak „czyste" drobnicowce — „Elbląg" (taką nazwę nadało nowej jednostce Ministerstwo Żeglugi) — zostanie wykończony jako szybki drobnicowiec. Jedynie zbyt może obszernie jak na zwyczajny drobnicowiec rozbudowane śródokręcie, świadczyć będzie o pierwotnym przeznaczeniu tej jednostki.

„Elbląg" jest jednośrubowym motorowcem o nośności 1 400 DWT. Jego pojemność wynosi ok. 1000 BRT i ok. 500 NRT. Dwa silniki Deutza à 830 KM pracujące na wspólnym wale pozwolą mu na osiągnięcie szybkości 13 węzłów. Wymiary „Elbląga" są następujące: długość — 83 i pół m, szerokość — 12 m, zanurzenie — 4 i pół m. Przewidziane są kabiny dla czterech pasażerów.

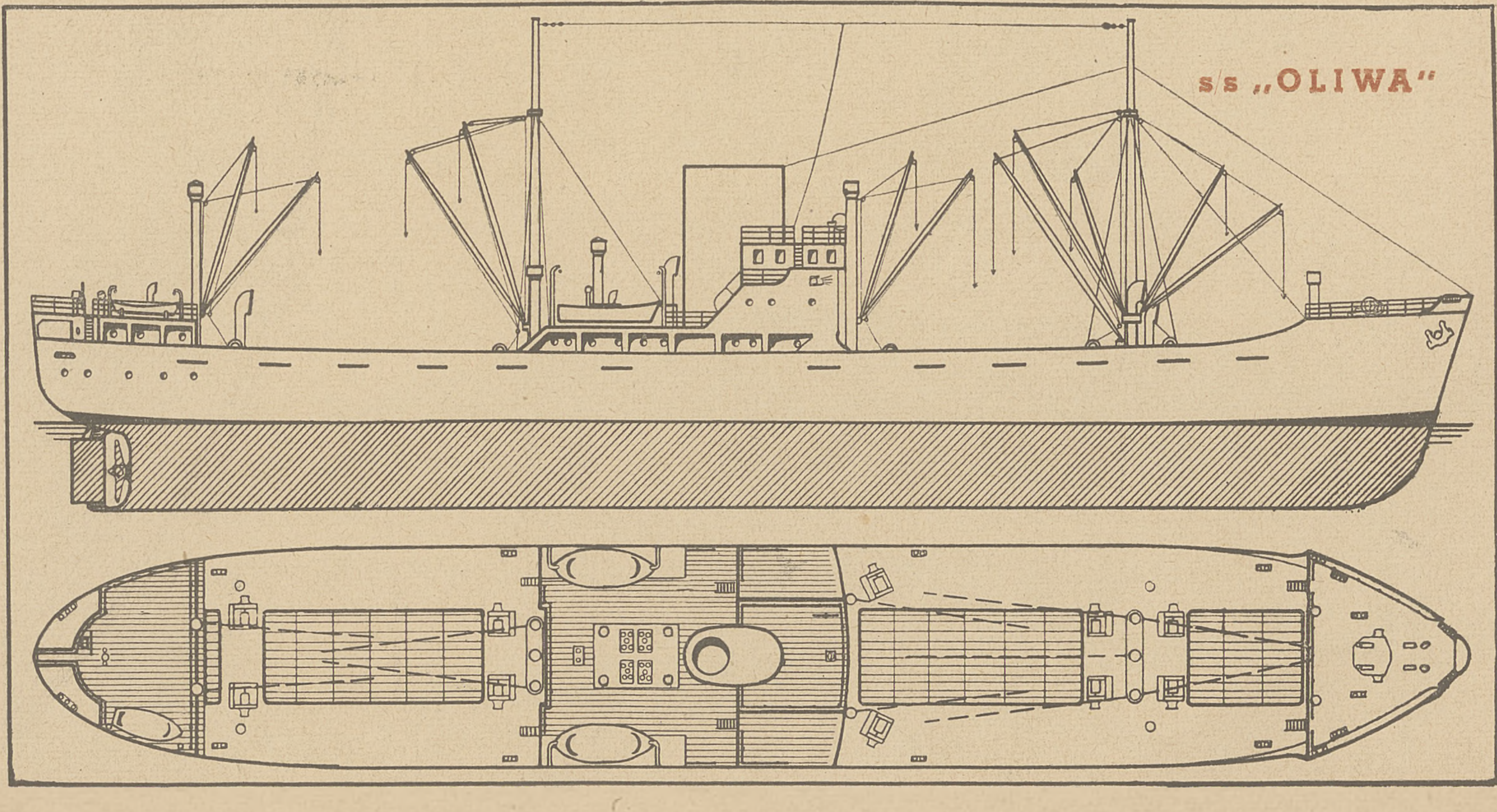
Drugi statek — „Oliwa" — to stary znajomy czytelników „Młodego Żeglarza". Pisaliśmy o nim już niejednokrotnie. Zaczęło się od tego, że na jednej z pochylni obecnej Stoczni Szczecińskiej odziedziczyliśmy przekazany przez władze radzieckie niedokończony kadłub poniemieckiego parowca seryjnej wojennej budowy (typ „Hansa"), identycznego z „Olsztynem" i „Opolem", pływającymi na linii lewantyńskiej. Otrzymał on nazwę — „Oliwa". Po wykończeniu kadłuba i wyremontowaniu uszkodzonej pochylni — „Oliwa" 24 kwietnia 1948 spłynęła szczęśliwie na wodę, po czym przeholowano ją do Gdańska

Z Danii gdzie Niemcy w czasie minionej wojny w dużej ilości budowali statki typu „Hansa" i gdzie pozostało na stoczniach wiele gotowych elementów do tych jednostek — sprowadzono maszynę napędową oraz kotły. Według planów wykonanych przez polskich konstruktorów — stoczniowcy gdańscy przystąpili w drugiej połowie 1949 roku do prac nad wykończeniem „Oliwy". Szybkie tempo robót zostało jeszcze bardziej przyśpieszone w momencie gdy załoga Stoczni dla uczczenia święta 1-szo majowego zadeklarowała chęć oddania statku do eksploatacji na 2 miesiące przed przewidzianym terminem. Lada dzień „Oliwa" wyruszy w próbną podróż — a za kilka tygodni rozpocznie normalne rejsy na jednej z linii regularnych.

Wyglądem zewnętrznym oraz rozplanowaniem wnętrz różni się ona nieco od swoich „krewniaków" — „Olsztyna" i „Opola". Główna różnica zewnętrzna to potężniejszy niż u tamtych komin, w którym na „Oliwie" znajdują się częściowo pomieszczenia mieszkalne. Zasadnicza różnica wewnętrzna — to nowocześnie zaplanowane, wygodne i obszerne pomieszczenia dla załogi, zbudowane według wymagań Związku Zawodowego Marynarzy. Jest więc komfortowa świetlica, są łazienki a kabiny mieszkalne — wyłącznie jedno i dwuosobowe.

Dobrze się dla Polski na morzu zaczął rok 1950, pierwszy rok planu 6-letniego. W styczniowo-lutowym numerze „Młodego Żeglarza" donieśliśmy Wam, Czytelnicy, o „Bugu", w marcowym — o „Warszawie", w bieżącym zaś o „Brygadzie Makowskiego", „Elblągu" i „Oliwie". Pierwszego maja wyrusza w próbny rejs rudowęglowiec „1-szy Maja". Prócz tego... prócz tego wzbogacimy się w ciągu maja o inne jeszcze jednostki pływające. Ale o tym już w następnym numerze.

Jotem.





Triumf Młodości

napisał F. ŁAWROW

Na morzach i na rzekach, tak jak w tajdze lub w pokrytej śniegiem tundrze, istnieją przewodnicy. Przewodników tych nazywa się powszechnie — pilotami. Pierwsze moje zetknięcie się z ludźmi tego zawodu, nastąpiło w pobliżu Archangielska, u ujścia północnej Dźwiny. Powiedziano mi, że tam gdzie żółtawy rzeczny nurt wlewa się do Białego Morza — stoi zawsze statek, którego zadaniem jest wskazywanie drogi do portu. Adres okazał się bardzo dokładny. Rzeczywiście, jak tylko zniknęły zielone, pokryte soczystą trawą brzegi — zobaczyłem bujającą się na kotwicy niewielką jednostkę wymalowaną na pstrokaty kolor. Był to północnodźwiński latarniowiec, na którym znajdowała się stacja pilotów. Statki płynące z Archangielska wyokrętowywały tu pilotów, a płynące do Archangielska — przyjmowały ich na pokład. Będąc na trawersie statki dawały sygnał — „przyjmijcie pilota" albo „potrzebuję pilota" i wtedy od burty latarniowca odbijała szalupa równie jak i on krasna — nazwana pieszczotliwie „czerwoną czapeczką". Mozolnie przebijała się przez fale — dążąc w kierunku oczekującego ją statku. Potem ktoś zawisał za burtą na sztormtrapie, wspinał się śmiało w górę lub schodził zręcznie w dół, szalupa odbijała i odbywała po raz nie wiadomo który mozolną drogę powrotną.

Tam na północnodźwińskim latarniowcu po raz pierwszy zetknąłem się bliżej z pilotami. To ludzie o rzadko spotykanej wytrzymałości, zadowoleni z życia i weseli. Wielu z nich to młodzi chłopcy — komsomolcy. Związek Radziecki to kraj, w którym wszędzie i we wszystkim triumfuje młodość!

NA DUNAJU

Minęło dziesięć lat od chwili, kiedy po raz pierwszy zetknąłem się z radzieckimi pilotami na latarniowcu zakotwiczonym u ujścia Dźwiny. I teraz znajdując się na drugim krańcu naszej ojczyzny — w starym Izmaile nad Dunajem — znowu napotkałem pilotów — tym razem śródlądowych.

Radziecką żeglugę na Dunaju, nazywają powszechnie — żeglugą młodości. Na statkach pływają młodziutcy komsomolcy — marynarze, mechanicy, kucharze. Kapitanami statków i holowników przeprowadzających karawany barek od Wiednia aż do Izmailu, są 20-letni młodzieńcy. Nawet piloci, których powszechnie wyobraża się sobie jako starych morskich wilków, z bokobrodami, otoczonych kłębami dymu puszczanego z zaciśniętej w ustach fajki — tutaj są to gołowąse chłopaki.

W centralnej dyspozyturze radzieckiej flotylli dunajowej, pochylony nad mapami i harmonogramami, starszy dyspozytor komsomolec Wasia Borodzienko kreśli uporczywie czerwone, niebieskie i zielone linie — kierunki ruchu wszystkich radzieckich jednostek, pływających po tej długiej na 2 700 km magistrali. Przed trzema laty, gdy tworzono na Dunaju radziecką flotyllę — ze wszystkich krańców państwa przysyłał tu Komsomol swoich członków, aby mogli przeszkolić się w żegludze na wielkiej ruchliwej rzece. Wówczas to przyjechali wraz z innymi do Izmailu i Wasia Borodzienko i młody kandydat na pilota, sztubak chersoński Włodzimierz Gmiria, o którym chciałem właśnie opowiedzieć.

ZDRADLIWA RZEKA

Czy zdarzyło się Wam trzymać w ręku grubą księgę zwaną locją? Kilometr za kilometrem omówione są w niej szczegółowo brzegi rzeki, zaznaczony każdy przedmiot mogący służyć dla orientacji w żegludze, opisana każda podwodna przeszkoda.

Przecinając terytoria pięciu państw — od Szwarcwaldu do Morza Czarnego — toczy Dunaj swe wody kamienistym, krętym korytem. Jego potęgę tworzą przeliczne rzeki spływające ze śnieżystych szczytów Alp i Tatr. Stodwadzieścia dopływów wpada do Dunaju. Koło Turnu-Severin w okolicy słynnych Żelaznych Wrót zaczyna się górny bieg Dunaju. Rzeka ściśnięta zboczami Gór Transylwańskich — ryczy wściekle, nad jej nurtem zwisają ogromne, prostopadłe skalne ściany. Wyrwawszy się z granitowego przesmyku - Dunaj spada burzącym wodospadem w dół i pędzi z szybkością ponad 20 kilometrów na godzinę. Na tym właśnie i tak już niezwykle trudnym odcinku -- drogę przegradza potężna na kilometr skała, tworząca nie do przebycia próg. Aby przeszkodę tę mogły ominąć nawigujące po Dunaju statki, wybudowano w tym miejscu kanał równoległy do koryta rzeki. Prąd w nim jest jednak aż tak silny, że jednostki zdążające w górę Dunaju muszą być przeciągane przez specjalną lokomotywę, posuwającą się po torze ułożonym nad kanałem.

Górny Dunaj należy do najbardziej skomplikowanych dróg wodnych Europy. Nawigacja na nim jest niezwykle trudna. Miejscowi piloci od wieków chronili przed obcymi tajemnicę głębin i grymasów prądu tej krnąbrnej rzeki. Ale był na Dunaju także pilot — Rosjanin — maleńki zgarbiony staruszek Grzegorz Aleksandrowicz Tryfonow. Zgłosił się on do „żeglugi młodości", jak tylko powstała i począł szkolić młodych komsomolców na pilotów. Wśród wychowanków starego Grzegorza Aleksandrowicza znajdował się i Gmiria z Chersonia.

Pewnego wiosennego dnia, gdy radziecka żegluga na Dunaju rozpoczęła swój czwarty sezon nawigacyjny — kursanci rozstali się ze starym pilotem. „Pilocięta" — jak ich powszechnie nazywano — rozpoczęły samodzielną pracę. Ileż nadziei w nich pokładano!



...Był to północnodźwiński latarniowiec, na którym znajdowała się stacja pilotów...

rys. E. Karłowski

PILOT GMIRIA

— Wiesz czym powinien odznaczać się pilot? — zapytał Gmiria równego mu wiekiem Jurię Reszetnikowa, kapitana śnieżnobiałego motorowca „Siwasz" — Powinien znać lepiej dno rzeki aniżeli jej powierzchnię — dodał nie czekając odpowiedzi.

W dzieciństwie mógł Gmiria z zamkniętymi oczyma przejść przez pół miasta — od domu, aż na stadion. Ale to było rodzinne miasto, gdzie każda ulica była znajoma od maleńkości. A tutaj na przestrzeni wielu setek kilometrów ciągnęły się nieznajome brzegi. Dno rzeki skryte pod wodą wydawało się być górską drogą otuloną mgłą. Na jednym tylko np. stukilometrowym odcinku — pięćset podwodnych skał. Każda inaczej nazwana i po swojemu niebezpieczna. A przecież statków nie można prowadzić na ślepo! Jak więc znaleźć właściwą drogę? W jaki sposób rozwinąć swój umysł tak, aby na pamięć znać owe tysiące niewidzialnych przeszkód?

W messie przy obiedzie miejsce młodego pilota często było

puste. Niepohamowany żartowniś — bosman Kola Juriew powiadał wtedy: Gmiria znowu powędrował wraz z głową na dno! Żart bosmana bliski był prawdy. Gmiria stale przebywał myślą na dnie, stale kombinował — a jak tam jest? Wynajdując najróżniejsze charakterystyczne przedmioty na brzegu — badał na ich trawersie dno sondując i obserwując zachowanie się nurtu. Do późna w nocy w iluminatorze kabiny pilota widoczne było światło. Pochylony nad szeleszczącą kalką, nanosił on swe dzienne spostrzeżenia na mapę.

PRZEŁAMANA TRADYCJA

W załodze „Siwasza" wszyscy byli rówieśnikami Gmirii. Wszyscy komsomolcy. Pełnili służbę na sterze, obsługiwali silnik napędowy, wykonywali wszelkie niezbędne roboty pokładowe i każdy starał się wykonać swoją pracę jak mógł najlepiej. Wiedzieli, że ich trud i zapał dopomaga w szybkim przeprowadzaniu karawany. O — szybkość to ważna rzecz! Ponieważ barki posiadały różne zanurzenie — pociągi holownicze idące Dunajem z Wiednia do Izmailu musiały wielokrotnie przeformowywać się po drodze, aby móc przejść przez płycizny na niektórych odcinkach rzeki. Jak parowozy na wielkich węzłowych stacjach zmieniały się raz po raz śnieżnobiałe motorowce holujące barki. Wśród komsomolców z załogi „Siwasza" powstała myśl, aby przełamać tradycję i przeprowadzać karawany barek przez cały Dunaj bez przystanków i zmian składu. Zadanie było trudne do wykonania, lecz wykonując je zyskiwało się znacznie na jakże cennym czasie. Projekt zgłoszono centralnej dyspozyturze, a gdy nadeszła niecierpliwie oczekiwana zgoda — „Siwasz" wraz z pociągiem barek wyruszył w pierwszą bezpośrednią podróż z Wiednia do Izmailu.

PRZESZKODA

Pięć dni holował już „Siwasz" swe barki. Miasta na brzegach zmieniały się jak w kalejdoskopie przeplatane skalistymi wąwozami i szerokimi dolinami. Zespół zbliżał się zwolna do celu podróży. Skrzypiał na haku długi hol, daleko do tyłu rozciągnęły się na nim barki. Cała załoga statku była niemal bez przerwy na nogach — z napięciem śledząc trasę i wypatrując przeszkód. Pilot Gmiria wydobył zrobioną przez siebie mapę i według jej wskazań kierował karawaną. Zbliżali się właśnie do owego kanału w pobliżu Żelaznych Wrót, który umożliwiał ominięcie skalnego progu przegradzającego rzekę. Za godzinę powinni byli już być w kanale. Ostatnie promienie słońca gasły w zwierciadle wody. Wtem nieoczekiwanie do „Siwasza" podeszła szalupa. Kapitan otrzymał nagłą wiadomość, że poziom wody w kanale gwałtownie opadł.

Runęły wszystkie plany! Jedna z barek nie mogła teraz przejść. Trzeba było przerwać podróż i przeładować na pozostałe barki kilkaset ton ładunku. Oznaczało to nie tylko stratę zyskanego czasu, ale należało się także pożegnać z myślą o szybkim zakończeniu bezpośredniego rejsu. Reszetnikow postanowił czekać świtu. Zostawiwszy barki na nurcie, holownik podszedł do brzegu i stanął na kotwicy.

A MOŻE JEDNAK?

Noc była gwiaździsta — cała rzeka jaśniała odblaskami gwiazd. Gmiria nie mógł spać. Nie opuszczała go myśl o tym jak przeprowadzić nieszczęsną barkę. Skąd wziąć owe brakujące 5 centymetrów głębokości. Szukał uporczywie na mapie lecz bez wyniku. Gdy jednak z jeszcze większym zacięciem począł studiować na mapach bieg rzeki — odkrył, iż Dunaj powinien mieć w tym miejscu drugie, stare koryto. Na jednej ze starych map znalazł Gmiria w końcu owe koryto — niebieską odnogą odchodziło ono od głównego nurtu jak od pnia. Odkrycie okazało się jednak bezużyteczne i wywołało jedynie uczucie gorzkiego zawodu:



...Przez całą noc szperali to tu, to tam — szukając głębszych miejsc...
rys. E. Karłowski

przecież według locji odnoga była niespławna!

— A jeżeli zakwestionować nieomylność locji? — pomyślał Gmiria — Przecież Dunaj żyje i może zmieniać swój główny bieg. Może ten nagły spadek poziomu wody w kanale spowodowany jest tym, że główny nurt skierował się przez stare koryto?

Gmiria wyszedł na pokład. Zielono - srebrny odblask księżyca legł na czarnym aksamicie rzeki. Pilot wskoczył do łódki i odbił od holownika. W księżycowym świetle wiosła wydawały się jakby ponadłamywane i zamiast dwóch w wodę zanurzały się cztery. W pobliżu zamigotały światła zakotwiczonej na nurcie barki.

— Ej, ej, na 042! — głośno krzyknął Gmiria, sądząc że szyper o tej porze śpi w najlepsze. Lecz z pokładu prawie natychmiast odezwał się zachrypnięty bas. Ktoś z ogromną kędzierzawą brodą podszedł do burty i zręcznie chwycił rzuconą z łódki cumę.

— Skąd wzięła się ta broda? — pomyślał Gmiria. A brodacz wpatrując się w twarz Gmirii spytał chrapliwie:

— Ktoś ty?

— Pilot z „Siwasza".

— Dobrze żeś się zjawił, mamy do ciebie sprawę!

Był to stary szyper wołżański, Eupatiusz Saweliewicz, który przybył na Dunaj podzielić się z młodzieżą swoim półwiekowym doświadczeniem. Z niecierpliwością poprowadził on Gmirię do swojej kabiny, gdzie na stole królował olbrzymich rozmiarów czajnik. Lecz teraz nie czas było na herbatę — dookoła stołu siedzieli marynarze z barki Eupatiusza Saweliewicza i z ożywieniem o czymś rozprawiali.

KOMSOMOLSKI HONOR

— U nas tutaj maleńkie zebranko -- wyjaśnił szyper i zwracając się do wszystkich wmieszał się do przerwanej wejściem Gmirii rozmowy: — Jakkolwiek licząc stracimy na tej przerwie co najmniej dwie doby!

— Prawda, Eupatiuszu Saweliewiczu — podjął któryś z marynarzy — ale nam nasz wspólny plan jest także drogi. Przerywać rejsu nie chcemy!

— Na to nam nie pozwala nasz komsomolski honor — dodał drugi — to nie jest wyjście! Powiedzcie tak pilotowi!

Gmiria zrobił krok naprzód — Ja sam towarzysze jestem przeciwko przerwie — oświadczył, po czym przedłożył zebranym swój plan.

— Dobra! — mrugnął porozumiewawczo, uśmiechając się, młody pucołowaty marynarz.

Eupatiusz Saweliewicz i jeszcze dwóch marynarzy — wyrazili gotowość natychmiastowego wzięcia udziału w akcji.

JEST PRZEJŚCIE!

— Zatem szkoda czasu, płyniemy! — zakonkludował Gmiria. Marynarze usiedli do wioseł i do steru, stary szyper i Gmiria uzbrojeni w długą tykę ulokowali się na dziobie szalupy.

Eupatiusz Saweliewicz popatrzył dobrotliwie na Gmirię i rzekł:

— Ot, radziecka młodzież ma już takie usposobienie, że łatwo nie rezygnuje. Lubi wpierw popróbować, zbadać. I w tem jest jej siła: spróbuje — i patrz — najzupełniej niespodziewanie wychodzi coś z tego. No, ale płyńmy — czasu szkoda!

Przez całą noc szperali to tu, to tam szukając głębszych miejsc na martwej na pozór odnodze. Prócz plusku wioseł słychać było tylko chrapliwy bas Eupatiusza Saweliewicza sterczącego z tyczką na dziobie:

— Osiem, dziewięć, jedenaście...

Skoro świt rozpromieniony Gmiria stukał do kabiny kapitana „Siwasza". Reszetnikow nie spał.

— Juria Wiktorowicz, dajcie komendę do podniesienia kotwicy — krzyknął Gmiria — przejdziemy!

I rozłożył przed Reszetnikowem pożółkłą od starości mapę. Kapitan zobaczył na niej dawno zapomniane stare koryto Dunaju, zbadane nocą przez Gmirię i brodatego szypra. Mapa czerniła się od tylko co naniesionych pomiarów głębokości. Dno starego, nieznanego koryta, leżało przed Reszetnikowem jakby wyłowione z wody.

— Popatrz na te głębokości kapitanie! — zawołał z zadowoleniem w głosie Gmiria — droga odkryta!

CAŁĄ NAPRZÓD!

Ranek był spowity błękitną mgiełką. „Całą naprzód" szedł „Siwasz" ciągnąc na holu długi sznur barek. Daleko w tyle pozostał odcinek zdawałoby się — nie do przebycia. Przed dziobem statku rozpościerało się szerokie kolano Dunaju. Na pomoście „Siwasza" — z naprężeniem wpatrując się w dal — stali dwaj młodzieńcy: kapitan i pilot. Świeży, poranny powiew wiatru chłodził ich naprężone czujnością twarze.

A na spotkanie im szły wciąż nowe i nowe statki. Na mostkach stali kapitanowie i piloci, z którymi razem uczyi się Gmiria. Był to ranek nowego Dunaju, ranek jasnych zamiarów, odwagi i szczerej pracy. Triumfalny ranek młodości!

Uroczystym rykiem syren witały spotkane statki załogę „Siwasza", prowadzącą pierwszy bezpośredni pociąg holowniczy z Wiednia do Izmailu. Jutro inni wykorzystają ich doświadczenia i Dunajem pod radziecką banderą, popłyną towary ze zdwojoną szybkością.

F. ŁAWROW

opracował S. N.

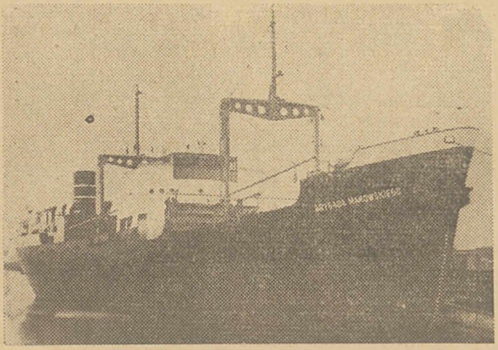
NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

Według komunikatu Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego plan przeładunku portów morskich w I kwartale 1950 został wykonany w 114 proc. przy czym w Gdańsku / Gdyni uzyskano 113 proc. planu zaś w Szczecinie / Świnoujściu — 119 proc. Plan przeładunku małych portów wykonano w 116 proc. Przeładunek rudy i innych towarów masowych był o 42 proc. większy niż w I kwartale ub. roku, towarów masowych specjalnych — o 5 proc., a drobnicy o 15 proc.

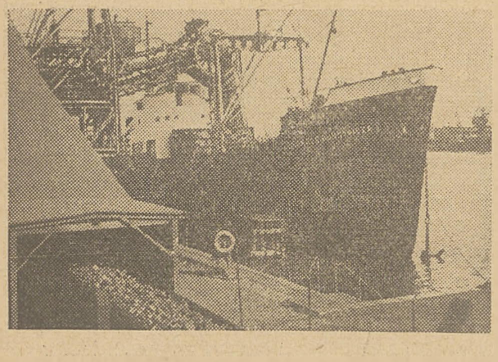
Ku czci wielkiego rewolucjonisty Juliana Marchlewskiego, na wniosek Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej — Basen nr 4 w porcie gdyńskim, dawniej Basen J. Piłsudskiego, został przemianowany na Basen im. J. Marchlewskiego.

W końcu marca zespół portowy Gdańsk/Gdynia zapoczątkował przeładunek metodą tzw. potokową, polegającą na ścisłej współpracy wszystkich zainteresowanych czynników, a więc kolei, urzędu celnego, kapitanatu, maklera, ekspedycji, dźwigowych, robotników portowych itd. Nowa metoda poparta zwiększoną przez współzawodnictwo i liczne usprawnienia — wydajnością pracy — daje wspaniałe wyniki. Pierwszym statkiem rozładowanym metodą potokową w zespole portowym Gdańsk/Gdynia była radziecka jed-



Rudowęglowiec „Brygada Makowskiego”, na krótko przed wyruszeniem w swój „dziewiczy” rejs.

nostka „Tunguz”, która przybiła do nabrzeża przy Dworcu Wislanym w Gdańsku z ładunkiem 5000 ton towarów. Statek należy do ciężkotrymujących i norma rozładunkowa wynosiła dla niego 120 godzin. Przy zastosowaniu metody potokowej „Tunguza” rozładowano w 49 godzin, poczym przeholowano go do innego nabrzeża dla załadunku. W ciągu kwietnia szybkościowy za i wyładunek statków znalazł powszechne zastosowanie we wszystkich naszych portach. Wielkim bodźcem dla dodatkowego przyspieszania przeładunku stały się zobowiązania pierwszomajowe jakich podjęli się robotnicy portowi. Oto kilka przykładów ich wspaniałych osiągnięć: W gdyńskim porcie drzewnym załadowano w ciągu 83 i pół godziny statek „Karen”, podczas gdy norma na załadowanie tej jednostki wynosiła 187 i pół godziny. Innym przykładem osiągnięć robotników portowych zespołu Gdańsk/Gdynia jest wyładunek motorowca „Hainan”, który przywiózł do Gdyni ładunek bawełny. Uzyskana norma wyniosła 175 proc. W Gdańsku przy załadunku towaru na fiński statek „Yrsa” zaoszczędzono 89 proc. dozwolonego czasu. Zamiast przewidzianych 158 i pół godziny statek ten załadowano w zaledwie 17 godzinach. Wynik ten poprawiono wkrótce przy załadunku radzieckiego statku „Onega”: Zamiast dozwolonych 77 godzin zużyto tylko 7, zaoszczędzając tym samym 92 proc. czasu. Rekordową oszczędność 93 proc czasu uzyskali robotnicy gdańscy załadowując statek „Arethusa” w 3 i pół godziny zamiast w 42 i pół! Szybkościowy przeładunek stosowany jest również w porcie szczecińskim. Jako pierwszą polską jednostkę załadowano i wyładowano w Szczecinie tą metodą rudowęglowiec „Sołdek”. Pomimo iż wyładunek przywiezionego transportu złomu oraz fibry i lnu, nasuwał szereg nieprzewidzianych trudności do pokonania — statek rozładowano a następnie załadowano po przeholowaniu do innego nabrzeża, węglem w przeciągu 73 godzin zamiast przewidzianych 200. Małe porty polskiego wybrzeża, nie ustępując dużym, również biją rekordy przeładunku jeden po drugim. Ostatnio np. w Ustce załadowano 411 ton węgla na szwedzki



Statek-symbol — rudowęglowiec „Jedność Robotnicza” podczas załadunku węgla przy taśmowcu w porcie gdyńskim.

motorowiec „Gullo” w rekordowo krótkim jak na warunki techniczne małych portów czasie — 3 i pół godziny. W pół godziny po zakończeniu załadunku statek był gotowy do opuszczenia portu.

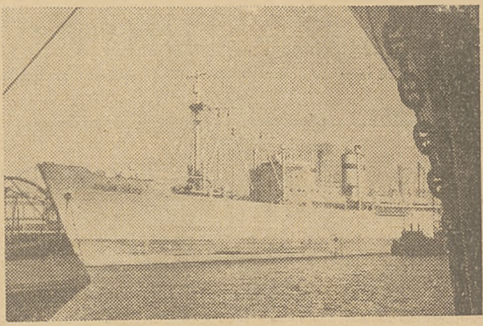
STATKI i ŻEGLUGA

Według danych Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego żegluga morska w pierwszym kwartale br. przekroczyła plan przewozu towarów o 1 proc. uzyskując wzrost o 13 proc. w porównaniu z I kwartałem 1949.

Z nadejściem wiosny ożywia się działalność żeglugi przybrzeżnej. Jako pierwsza z licznych linii na Zalewie Szczecińskim uruchomiona została w pierwszych dniach kwietnia komunikacja wodna pomiędzy Szczecinem i Świnoujściem. Na trasie tej kursuje statek „Julia”. Na linii do Stebnicy pracuje „Oleńka”. Ukończony został także remont największej jednostki żeglugi przybrzeżnej obszaru szczecińskiego — parowca „Diana”. Dzięki zainstalowaniu nowych, większych śrub napędowych „Diana” rozwijać będzie większą niż dotychczas szybkość. Na zatoce Gdańskiej rozpoczął już rejsy wycieczkowe, przedterminowo w ramach czynu 1-majowego wyremontowany motorowiec „Olimpia”. Wraz z „Barbarą”, „Grażyną”, „Wandą” i innymi mniejszymi jednostkami przedsiębiorstwa „Żegluga Przybrzeżna” pełnić on będzie służbę na uruchomionych z dniem 1 maja liniach Gdynia-Hel i Sopot-Hel oraz na mających być nieco później otwartych liniach: Sopot-Jastarnia, Gdynia-Jastarnia, Gdańsk-Sopot. Na linii Gdynia-Ustka i Ustka-Darłowo pływać będzie komfortowa „Panna Wodna”, którą pracownicy Stoczni Gdańskiej zobowiązali się dla uczczenia 1-maja wyremontować przedterminowo. „Panna Wodna” na trasie Gdynia-Ustka kursować będzie raz w tygodniu, natomiast linię Ustka-Darłowo obsługiwać będzie trzy razy w tygodniu. Uruchomienie tego połączenia nastąpi z dniem 1 czerwca. Do bardzo cennych osiągnięć „Żeglugi Przybrzeżnej w Gdańsku” zaliczyć należy uruchomienie w końcu marca towarowej linii Hel-Gdańsk/Gdynia przeznaczonej głównie dla przewozu ryb.

STOCZNIE

Zaplanowane na 1 czerwca br. wodowanie pierwszych trzech z serii pięciu drobnicowców motorowych po 660 DWT odbędzie się 1 maja. Przyspieszenie o miesiąc terminu wodowania tych jednostek jest jednym z licznych zobowiązań jakich podjęli się pracownicy przemysłu stoczniowego celem uczczenia święta mas pracujących. Decyzją Ministerstwa Żeglugi jednostki po 660 DWT nosić będą następujące nazwy: „ODRA”, „PILICA”. „DUNAJEC”, „NYSA”; „SAN”.



„Generał Walter” — jedna z najpiękniejszych jednostek naszej floty ładuje w Gdyni towary przeznaczone dla Indii i Pakistanu. Na „Gen. Walterze” pływa bosman Stachyra — pierwszy marynarz odznaczony orderem „Sztandaru Pracy”.

W dniu pierwszym maja odbędzie się również uroczyste wodowanie drugiego drobnicowca motorowego klasy „Lewant”. (4 000 DWT). Nosić on będzie nazwę „GDAŃSK”. Nazwa identycznego motorowca „Warszawa”, spuszczonego na wodę 11 marca br. przemianowana została na „ŁÓDŹ”. W budowie znajdują się dalsze dwie jednostki tej klasy.

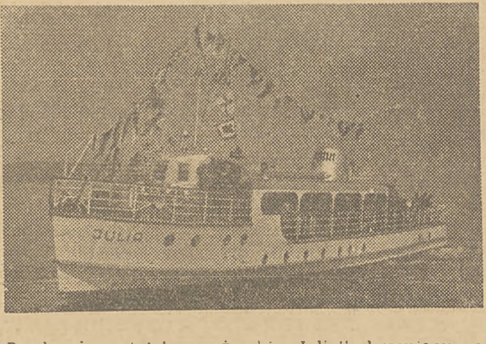
Prócz stępek pod dwa dalsze „Lewanty” rozpoczęto na jednej z naszych stoczni budowę pierwszego z nowej serii rudowęglowców. Będą to jednostki bardzo zbliżone wyglądem i charakterystyką do klasy „Sołdek”, z tym że kadłuby ich będą niemal całkowicie spawane, co znacznie przyspieszy czas budowy.

Po spuszczeniu na wodę dwóch pierwszych traulerów rybackich klasy „Dalmor”, w budowie znajdują się dwa dalsze. Prace przy nich są już znacznie zaawansowane. Jest rzeczą ciekawą, iż traulery budowane są nieco odmiennie niż większe statki handlowe a mianowicie w sposób zbliżony do tego, jakiego używa się przy budowie szalup: najpierw montuje się dno zewnętrzne i szereg pasów poszycia na śródokręciu a dopiero później wstawia się do środka denniki i żebra, zespalając konstrukcję w całość.

Trzeci z serii sześciu rudowęglowców klasy „Sołdek” — s/s „BRYGADA MAKOWSKIEGO” odbył w dniu 7 kwietnia próbny rejs, który wykazał iż statek funkcjonuje bez zarzutu. Przy wykańczaniu „Brygady Makowskiego” uniknięto całego szeregu usterek i drobnych wad wykrytych w toku eksploatowania dwóch pierwszych jednostek z tej serii — „Sołdka” i „Jedności Robotniczej”. Zaznaczyć należy, że „Brygada Makowskiego” jest pierwszym statkiem który posiada kotły okrętowe polskiej budowy. Pierwsze dwa rudowęglowce mają kotły sprowadzone z Anglii. Jak stwierdzają zgodnie fachowcy kotły zbudowane w Polsce nie tylko nie ustępują zagranicznym, ale je pod szeregiem względów przewyższają. Jest to jeszcze jeden ogromny sukces naszego młodego przemysłu stoczniowego. „Brygada Makowskiego” w najbliższym czasie oddana zostanie do eksploatacji. Wkrótce zaś po niej wejdzie do służby czwarty rudowęglowiec — „1-SZY MAJA”, który w dniu 1 maja odbędzie swój próbny rejs. Statek ten stoczniowcy gdańscy w ramach czynu 1-majowego wykończyli na miesiąc przed planowanym terminem. W tymże dniu 1-szym maja — odbędzie próbną podróż wykończony na dwa miesiące przed terminem drobnicowiec parowy „Oliwa”, przemianowany decyzją Ministerstwa Żeglugi na s/s „JULIAN MARCHLEWSKI” (ponieważ wiadomość o przemianowaniu „Oliwy” na „J. Marchlewski” otrzymaliśmy już po złamaniu numeru — zmiana ta nie jest uwidoczniona w artykule na str. 18).



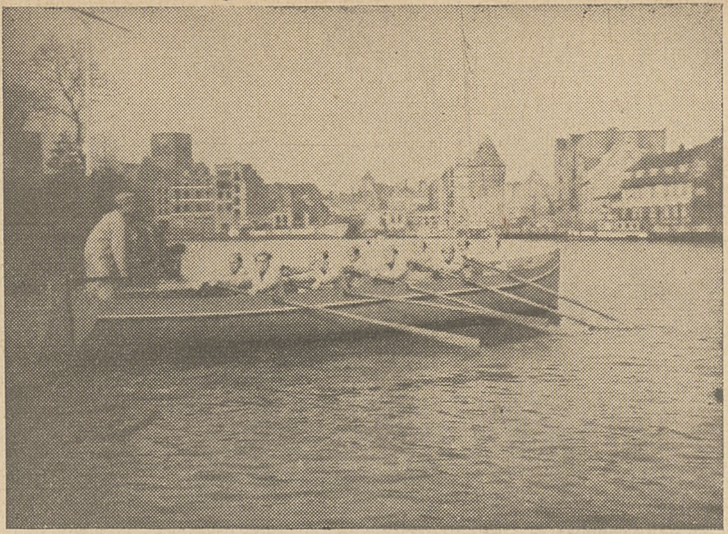
Pierwszym marynarzem udekorowanym orderem „Sztandaru Pracy” jest FRANCISZEK STACHYRA, bosman na m/s „Generał Walter”. Bosman Stachyra urodził się w r. 1904 w Kerczu na Krymie jako syn robotnika. W Polskiej Marynarce Handlowej pływa od roku 1928 tj. od 22 lat. Ubiegłą wojnę przetrwał na pokładach polskich statków, m. inn. tonął on wraz z storpedowaną koło Tobruku „Warszawą” i zbombardowanym przez niemieckie lotnictwo „Lwowem”. Bezpośrednio po wojnie bosman Stachyra był jednym z tych, którzy walczyli o rychły powrót floty polskiej do Kraju Powróciwszy na s/s „Wilno” piastował przez pewien czas szereg odpowiedzialnych funkcji w Związku Zawodowym Marynarzy, a od 1948 napowrót zamustrował na statek. Bosman Stachyra jest przodownikiem pracy we flocie, jednym z najbardziej zasłużonych dla Polski Ludowej marynarzy i wybitnym działaczem społecznym. Z okazji swego odznaczenia bosman Stachyra wyraził następujące życzenie: „Moim pragnieniem jest, abym mógł się doczekać wkrótce tej chwili, kiedy we flocie Polski Socjalistycznej będziemy mogli liczyć przodowników pracy tak samo jak na lądzie — na setki i tysiące”.



Przybrzeżny statek pasażerski „Julia”, kursujący na linii Szczecin — Świnoujście. Jest to jednostka przebudowana z poniemieckiego ścigacza torpedowego.

RYBACTWO

Rybołówstwo morskie wykonało ogólny plan połowów bałtyckich i dalekomorskich za I kwartał rb. w 108 proc. Wynik ten został osiągnięty mimo podwyższenia wskaźników planu połowów na rok 1950 w stosunku do planu z roku ubiegłego. Tabor rybacki w porównaniu ze stanem z 1949 wzrósł nieznacznie. Dlatego o pomyślnych wynikach połowów w I kwartale r. b. zadecydowała nie zwiększona ilość kutrów i łodzi lecz głównie wzmożona wydajność, oparta na szeroko rozwiniętym współzawodnictwie pracy i nowych, naukowo opracowanych formach połowów. Przekroczenie planu kwartalnego zawdzięczać trzeba ogólnej mobilizacji rybaków do wykonania planu oraz ich ofiarnej pracy. Wielki wysiłek naszych rybaków pozwolił w ten sposób zapoczątkować wykonanie planu 6-letniego zwycięskim zakończeniem I kwartału.



SZKOLĄ SIĘ INSTRUKTORZY

Morski Ośrodek Szkoleniowy Ligi Morskiej w Gdańsku Ołowiance tętni pracą. Odbywa się tu Kurs Metodyczno-Dydaktyczny dla instruktorów Wyszkolenia Marynarskiego. Instruktorzy, którym zostanie powierzone ważne zadanie przygotowania kandydatów do Marynarki Wojennej i szkół Ministerstwa Żeglugi uczą się metody nauczania. W miesiącach późniejszych szkolić będą aktywistów „ligowych".

Kurs ten jest pierwszym tegorocznym szkoleniem kadry instruktorskiej Ligi Morskiej i jednocześnie pierwszym tego rodzaju w Polsce.

Wykładowcy Kursu prowadzą zajęcia w formie dyskusyjnej i koleżeńskiej, co daje dobre wyniki. Sposób ten jest jednocześnie wypracowaniem nowych, socjalistycznych form szkolenia młodzieży. Tego rodzaju metoda jest stosowana w Związku Radzieckim. Zdała ona w ZSRR egzamin w 100%, czego dowodem jest wyszkolenie przez instruktorów żeglarskich pod kierunkiem Komsomołu tysięcy świadomych swoich dążeń marynarzy, którzy w ubiegłej wojnie potrafili wykazać bohaterstwo, sprawność i ofiarność w walce z faszyzmem. Obecnie są oni awangardą w walce o pokój i sprawiedliwość społeczną na całym świecie.

Kurs, wzorując się na kolegach z bratnich organizacji Komsomołu, postawił na jednym z czołowych miejsc — wyszkolenie ideologiczne. Już w pierwszych dniach powstało Koło Z.M.P., które podjęło swą społeczną i polityczną pracę.

Kurs omawia poza tym technikę organizacji ośrodków wyszkolenia ideologicznego, wyszkolenia fachowego i wyszkolenia liniowego; specjalny nacisk położony jest na wyszkolenie i uświadomienie ideologiczne oraz na najnowsze formy współzawodnictwa w nauce i pracy.

Uczestnikami Kursu są pracownicy etatowi Ligi Morskiej i kandydaci do aparatu wyszkolenia Ligi Morskiej. Wielu z nich rekrutuje się z rezerw Marynarki Wojennej oraz z kadr instruktorów żeglarskich.

UCZNIOWIE SZKÓŁ MORSKICH WITAJĄ ŚWIĘTO PRACY

Przyłączając się do szlachetnego wyścigu pracy ku czci dnia 1 Maja — uczniowie Szkól Państwowego Centrum Wychowania Morskiego uchwalili następujące zobowiązania:

Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie postanowili przy odgruzowywaniu Placu Orla Białego w Szczecinie dać 1 400 godzin pracy oraz podnieść minimum współzawodnictwa w nauce o 10%.

Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni zobowiązali się usunąć na terenie Szkoły betonowe mury pozostałe z czasu okupacji, urządzić akademię 1-majową dla wsi Odargowo i zaopatrzyć szkołę w tejże wsi w pomoce naukowe.

Uczniowie Państwowej Szkoły Jungów wydz. mechaniczny w Gdyni, uchwalili zorganizować świetlicę i przeprowadzić remont maszyn rolniczych w jednej ze wsi powiatu wejherowskiego.

Uczniowie P.S.J., zaokrętowani na statku szkolnym „Dar Pomorza" powzięli postanowienie wspomagania się nawzajem w nauce, aby na zakończenie szkolenia na egzaminie końcowym wszyscy uczniowie osiągnęli wyniki co najmniej dostateczne

Uczniowie P.S.J. zaokrętowani na statku s/s „Beniowski" oraz uczniowie P.S.J. Oddział w „Domu Żeglarza", którzy zaraz po feriach świątecznych wyjeżdżają na obozy szkoleniowe do Łeby i Dziwnowa postanowili w przyspieszonym terminie przygotować flotyllę do ćwiczeń przed planowanym terminem i tak intensywnie poświęcić się ćwiczeniom, żeby już na 1 Maja nabyć wprawy w wiosłowaniu i dla uczczenia tego dnia zorganizować oprócz obchodów dla ludności Łeby i Dziwnowa regaty wioślarskie.

Uczniowie P.S.J. zaokrętowani na statku szkolnym „Zew Morza" postanowili dołożyć starań, aby przedterminowo przygotować statek do kampanii na dn. 1 maja.

Uczniowie Państwowej Szkoły Rybaków Morskich postanowili przepracować w porcie rybackim w okresie zwiększonego nasilenia przeładunków 700 godzin a zarobione pieniądze przeznaczyć na cele społeczne.



GAWĘDA BOSMANA KĘDZIORY

Cała ta historia zaczęła się na lądzie i — prawdę mówiąc — jedynym jej „aspektem morskim" była wówczas postać bosmana Kędziory, znana już naszym Czytelnikom z poprzednich numerów „Młodego Żeglarza".

Ci, którym nieobce są kulisy marynarskiego życia — wiedzą jak wiele spraw czeka na członka załogi, po jego powrocie z dalekiego rejsu. Sprawa komplikuje się, gdy statek zawija do swego macierzystego portu na bardzo krótki okres czasu, np. na trzy dni. W tych trzech dniach trzeba często załatwić dziesiątki spraw „domowych", odwiedzić przeróżne urzędy, zarządy, kasy itp. Los taki przypadł również w udziale naszemu dobremu znajomemu — bosmanowi Kędziorze. I wszystko dałoby się w tak krótkim terminie załatwić, gdyby nie pewien urząd. W ramach 3-dniowego postoju Kędziora zdążył załatwić 9 spraw, w dziewięciu różnych instytucjach, „utknął" jednak w dziesiątej. Mimo, że zjawił się tam zaraz pierwszego dnia — nic nie załatwił, nie było bowiem dyrektora. Na drugi dzień brakło sekretarki, a dyrektor bez niej nie mógł załatwić... Trzeciego dnia był już i dyrektor i sekretarka, ale od Kędziory zażądano wówczas aż 5 różnych zaświadczeń. Zdobył je! Słowo daję, że dokonał tego w błyskawicznym tempie — kiedy zjawił się jednak z nimi o godz. 13,00 (o 15,00 odchodził jego statek w kilkutygodniowy rejs) — nie było już dyrektora, a sekretarka oświadczyła mu żeby przyszedł za tydzień.

Spokojny zazwyczaj Kędziora „wyszedł z nerw" — jakby powiedział Wiech — i doprowadził do tego, że znaleziono bardzo szybko dyrektora i sprawa jego załatwiona została tego samego dnia jeszcze przed godziną 14,00.

Dziś instytucja ta funkcjonuje już sprawnie, nikt nie opuszcza bez zasadniczych powodów pracy, a personel zerwał z formalistycznym i biurokratycznym załatwianiem petentów. Zmienił się tam zresztą zarówno dyrektor, jak i sekretarka...

Ale na tym nie skończyła się ta sprawa dla Kędziory... Przemyśliwać zaczął mianowicie, że to, z czym zetknął się na lądzie i co niejednokrotnie było tematem dyskusji wśród jego kolegów — spotyka się również często wszędzie — w porcie i na statkach. Na ogólnym zebraniu Kędziora sprecyzował jasno swój pogląd na te sprawy. Burżuazyjny stosunek do pracy, lekceważenie i „odwalanie" roboty, spóźnianie się, nieusprawiedliwiona nieobecność na służbie podczas postoju w porcie, a wreszcie pijaństwo — wszystko to powinno zniknąć z pokładów polskich statków. Walka z „bumelanctwem" i innymi przejawami szkodliwej działalności niektórych elementów na miejscach swej pracy, to problem społeczny, aktualny na lądzie i na morzu, w stoczniach, kopalniach i biurach.

Kiedy na pokładzie statku prowadzono dyskusję nad wnioskami Kędziory, radiooperator przejął wiadomość o rządowym projekcie zabezpieczenia socjalistycznej dyscypliny pracy, która stać się musi obowiązkiem każdego obywatela. Cała załoga powitała projekt z pełnym uznaniem.

I dziś, dzięki wypowiedzeniu bezlitosnej walki wszelkim przejawom „bumelanctwa", dzięki zorganizowaniu tej walki przez podstawową organizację partyjną — załoga na statku, na którym służy Kędziora zdobyła opinię jednej z przodujących załóg w naszej flocie.

Spytacie zapewne Czytelnicy — gdzie tutaj „tradycyjna" gawęda? Otóż właśnie, że nie byłoby tego całego felietonu, gdyby nie gawęda Kędziory, której wysłuchałem przed kilku dniami przy obiedzie w „Domu Marynarza".



Roman Złotowski, Grudziądz. Książeczka „Sternik śródlądowy" wydana została przed wojną. Po wojnie — o ile wiemy — nie była wznowiona.

Czesław Pająk, Milicz. Zdjęcia pocztówkowe „Iskry" i „Daru Pomorza" są w sprzedaży w kioskach całego Wybrzeża. Pocztówek z „Barbarą", „Żurawiem" i trałowcami — jak dotąd nie było. Możliwe, że się ukażą w bieżącym sezonie. Za lipiec i sierpień 1949 ukazał się tylko jeden, podwójny (7—8) numer „Młodego Żeglarza". Zarówno adres P.S.J. jak i warunki przyjęcia do tej szkoły znależliście już zapewne w „Informatorze" PCWM, który wysłaliśmy na Wasz adres. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

Stanisław Augustyn, Tarnów. Owszem, na niektórych — szczególnie większych — okrętach podwodnych działa są instalowane nie na pokładzie lecz w specjalnych wieżyczkach wzgl. w kioskn, który jest w takich wypadkach znacznie obszerniejszy niż zwykle. ORP „Jastrząb" (ex USS „S—25", ex HMS „P—551", 800 ton, r. bud. 1922) zatonął 2 maja 1942 na Oceanie Lodowatym, zatopiony bombami głębinowymi przez eskortę alianckiego konwoju, która go wzięła za o.p. nieprzyjacielski. Najcięższy kaliber NKM-ów przeciwlotniczych nie przekracza 2 cm. Kaliber 2 i więcej cm — jest to już kaliber działek automatycznych. Najcięższy kaliber dział okrętowych na jednostkach współczesnych wynosi 403 mm (16 cali). Zasięg takich dział sięga 40 i więcej kilometrów. Niemcy planowali uzbrojenie projektowanych pacerników klasy „Vaterland" (98000 ton wyporności bojowej!) w działa o kalibrze 420 mm. Na pytania dotyczące Polskiej Marynarki Wojennej nie możemy Wam odpowiedzieć ze względu na tajemnicę wojskową. Dziękujemy za życzenia i słowa uznania.

M.S. Skarżysko-Kamienna. O ile krzywica pozostawiła po sobie jakieś ślady — komisja lekarska odrzuci takiego kandydata. Radiotelegrafistami na statkach — po ukończeniu odpowiednich kursów — zostać mogą wykwalifikowani radiotelegrafiści z Poczty, PKP a przede wszystkim z Marynarki Wojennej. „Gliwice" jest to dawna „Lida". Statek „Wilno" nazywa się obecnie „Wieluń" zaś „Borysław" — „Bytom". Wasz pomysł, aby na każdej okładce „Młodego Żeglarza" umieszczać coraz to inną jednostkę naszej floty handlowej jest niewykonalny z dwóch powodów: po pierwsze — okładka — tak jak i całe pismo — musi być w miarę możliwości odbiciem aktualnych wydarzeń i to nie tylko z odcinka żeglugowego; po drugie — zdjęcia statków „w pionie" a więc albo od rufy albo od dziobu są dość banalne, zaś najciekawsze i najbardziej efektowne zdjęcia z profilu nie dadzą się na okładce wykorzystać jako, że mieszczą się wyłącznie w „poziomie". Przyczyną zatonięcia „Neptuna" było niewłaściwe manewrowanie innego traulera, który uderzył go dziobem i uszkodził kadłub na wysokości motorowni. „Neptun" jest już zresztą wydobyty i znajduje się w remoncie. Wszystkie prawie nazwy wymienione w Waszym siódmym (i na szczęście — ostatnim) zapytaniu odnoszą się do takielunku dużego żaglowca w rodzaju „Daru Pomorza". Wytłumaczenie znaczenia części z nich znajdziecie w ubiegłych numerach „Młodego Żeglarza", w słowniczku terminologii morskiej. Znaczenie pozostałych słów, postaraliśmy się w miarę możliwości wyjaśnić w bieżącym słowniczku.

Witold Miłosierny, Gdańsk-Oliwa. Numery „Żeglarza" — 4 z 1946 oraz 7 z 1947 — są wyczerpane. Sylwetkę statku „Bug" zawierał 1/2 numer „Młodego Żeglarza" z b.r. (str. 9). Zamieszczenia w „Mł. Żeglarzu" sylwetek oraz danych „Batorego" i „Sobieskiego" — narazie nie przewidujemy. Zjawcie się ew. u nas w redakcji — dane będziecie sobie mogli odpisać a sylwetki może też się znajdą. Pozdrowienia.

M. Gruszczyński i S-ka z Ursusa k. W-wy; Sokół i Burza z Warszawy oraz Edmund Czuba i S-ka z Żyrardowa. Artykulik na temat wycieczek wodnych śródlądowych, sprzętu, przepisów itp. — zamieścimy w następnym, majowym numerze „Mł. Żeglarza". Zasadnicza rada — wszelkie wycieczki i spływy najlepiej jest organizować w oparciu o kluby żeglarskie, wioślarskie i kajakowe oraz Ligę Morską. W klubach otrzymacie instrukcje spływowe i dokumenty na Wasze jednostki, kluby otoczą Was opieką, udzielą fachowych porad a nawet — w miarę możliwości — wypożyczą sprzęt.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nouakowski)

ŁAMIGŁÓWKA OBRAZKOWA



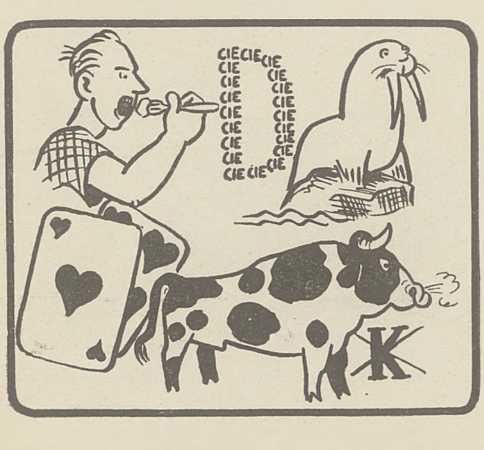
1	2	3	4	5	6	7	1	8	9	10	11	12	13	1	8	3
14	7	12	15	13	8	9	16	1	11	17	10	11	7	8	9	18
19	9	8	4	15	10	7	2	6	20	17	8	21	14	7	22	19

Najpierw należy odgadnąć znaczenia fragmentów rysunku oznaczonych literami i wpisać je na miejsce liczb w poniższej tabelce:

A = 17 — 9 — 15 — 10 — 11 — 7
B = 21 — 7 — 22 — 7 — 21
C = 3 — 13 — 7 — 12 — 13 — 1 — 8
D = 14 — 15 — 18 — 7 — 21
E = 18 — 14 — 6 — 20 — 17
F = 2 — 6 — 19 — 1 — 7 — 14 — 15
G = 5 — 4 — 9 — 16

Następnie na miejsce liczb znajdujących się pod rysunkiem podstawić odpowiadające im litery (wg powyższej tabelki) i odczytać rozwiązanie (odczytywać należy rzędami poziomymi).

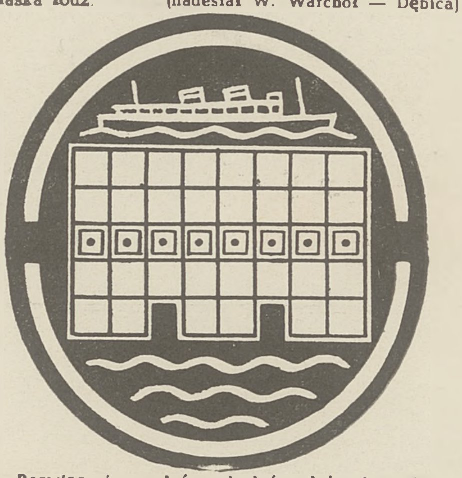
REBUS



LOGOGRYF

Do podanej figury wpisać 8 wyrazów o poniższych znaczeniach. Trzecie litery tych wyrazów (w polach oznaczonych) dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Części róży kompasowej, z których każda = 1/32 obwodu koła; 2. Część portu; 3. Polski port nadbałtycki; 4. Szczątki rozbitych statków; 5. Średniej wielkości jednostka rybacka, 6. Środek lokomocji wodnej; 7. Bok okrętu; 8. Duża płaska łódź. (nadesłał W. Warchoł — Dębica)



Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 20 maja 1950 roku pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAN Z NUMERU 3

ARYTMOGRAF — **Wszystko czegośmy dokonali na wybrzeżu to dzieło ludzi pracy** (konżugator, śledzie, burłak, wyspa, cuma).

KOŁÓWKA — **Morska chluba Polski — Gdynia** (zejman, szkoty, kubryk, topsel, bunkry, desant, bączek, (wspak), wachta, makler, feluka, kambuz, piraci, szyper, załoga, Elbląg, monsun, szkwał (wspak), saling, laguna (wspak), raider, trymer (wspak), dżonka, kliwer (wspak), regaty).

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 3, nagrody książkowe otrzymują:

1. Jerzy Kosiczkiewicz, Gryfice, ul. Rokossowskiego
2. Jerzy Pacześniowski, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Danusi
3. Krystyna Piotrowska, Elbląg, ul. Mączna 2.
4. Jerzy Łysakowski, Wiewiórki, Mgowo-Szkoła.
5. Ireneusz Januchta, Skarżysko-Kam.

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

CAP-FINISTERRE — jeden z przylądków w północno-zachodniej Hiszpanii, na północ od portu Vigo.

CIEŚNINA — kanał naturalny łączący dwa obszary morskie.

DUMPRY — stalowe liny łączące noki (tj. końce) rej podnoszonych fałami z nokami rej zamocowanych na stałe.

FALSZBURTA — inaczej nadburcie — burta wystająca ponad pokład — stanowiąca jakby barierę naokoło pokładu statku.

FLAGA „G" — jedna z flag Cod'u — prostokąt zabarwiony w pionowe żółte i niebieskie pasy. Znaczy „Potrzebuję pilota".

FLAGSZTOK — drzewce, na którym podnosi się banderę — umieszczone na rufie statku.

FORSTENSZTAKSEL — pierwszy od strony masztu trójkątny żagiel na dziobie pełnorejowca.

GEJTAWY — liny, które dociągają róg żagla rejowego do rei. Gejtawami nazywamy także liny używane przy zwijaniu gaflowego żagla na krojcmaszcie przez zbieranie go i dociskanie do masztu.

GORDINGI — liny, które zbierają żagiel rejowy w fałdy i podciągają go pod reje. Dopiero po „wzięciu żagla pod gordingi" załoga wchodzi na reje i zwija żagiel.

KABELGAT — magazyn lin w międzypokładzie na samym dziobie statku.

KASZALOT — odmiana wieloryba.

KIBEL — inaczej kubeł metalowy, służący na statku do wyrzucania za burtę popiołu i żużlu z kotłowni.

KROJCBRASY — liny służące do obracania rej tylnego masztu (krojcmasztu) w płaszczyźnie poziomej.

KROJCZAGLE — żagle umieszczone na tylnym maszcie pełnorejowca (fregaty).

KUNDOWAĆ — od kunda — łazik portowy najczęściej „wykolejony" marynarz żyjący i „popijający" na koszt innych marynarzy.

„LIBERTY" — seryjnie, na wielką skalę budowane w Ameryce w czasie ubiegłej wojny statki. Szybkość 10 węzłów. Statki te miały wyrównać w flocie alianckiej ubytek wywołany akcją niemieckich okrętów podwodnych.

LOG — przyrząd służący do mierzenia przebytej drogi i szybkości z jaką statek płynie.

MANILA — lina wykonana z włókna liści bananowych. Odznacza się lekkością i mocą. W wodzie nie tonie.

MARTWA KOTWICA — najczęściej betonowy blok odpowiedniego rozmiaru i kształtu, który służy jako stała kotwica różnym bojom, pławom a także statkom wycofanym ze służby.

MUSTROWAĆ — zamustrować się — być wpisanym do listy załogi jakiegoś statku. Inaczej — być przyjętym w skład załogi jakiegoś statku. Zmustrować się — zejść ze statku.

PADUNY — liny stalowe podtrzymujące maszty podobnie jak wanty, biegnące od szczytów steng do burt, skierowane do boków i lekko do tyłu

RZUTKA — cienka linka z ciężarkiem na końcu (mały woreczek z piaskiem) służąca przy dobijaniu do podawania na ląd końców cum i szpringów.

SKAJLAJT — angielska nazwa świetlików czyli okien umieszczonych na pokładach statku i przepuszczających do wnętrza światło dzienne.

STALOWKA — lina zrobiona z stalowych drutów.

SUDWESTKA — nieprzemakalny kapelusz wchodzący w skład nieprzemakalnego, sztormowego ubrania marynarza.

SZLOJZA — inaczej graca, służąca w kotłowni statku do rozgarniania węgla lub wyrzucania z paleniska szlaki.

SZPIGATY — otwory w burtach służące do odprowadzania wody z pokładu za burtę.

SZTORMTRAP — drabina sznurowa na statku wywieszana za burtę jeśli się chce przyjąć kogoś na pokład z mniejszej jednostki.

WATERWEJSY — najniższe miejsce pokładu ciągnące się wzdłuż burt, dokąd ścieka woda z pokładu i przez szpigaty odprowadzana jest za burtę.

Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.
Redaguje Zespół.
Adres redakcji:
Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20
Adres administracji:
PPK „Ruch", Gdańsk-Narwik, barak 27
Konto PKO: XI-5494.



SILNE, ZWINNE i PRACOWITE -



DORSZ kontra ŚLEDŹ

Życie dobrze nam znanego śledzia nie jest sielanką. Głównym jego wrogiem jest stary nasz znajomy — dorsz, sławny ze swej żarłoczności. Przebywa on chętnie w pobliżu ławic śledzi i objada się nimi bez opamiętania.

Ulubionym jego żerowiskiem są również tereny, gdzie śledzie składają jaja, które dorsz masowo pochłania.

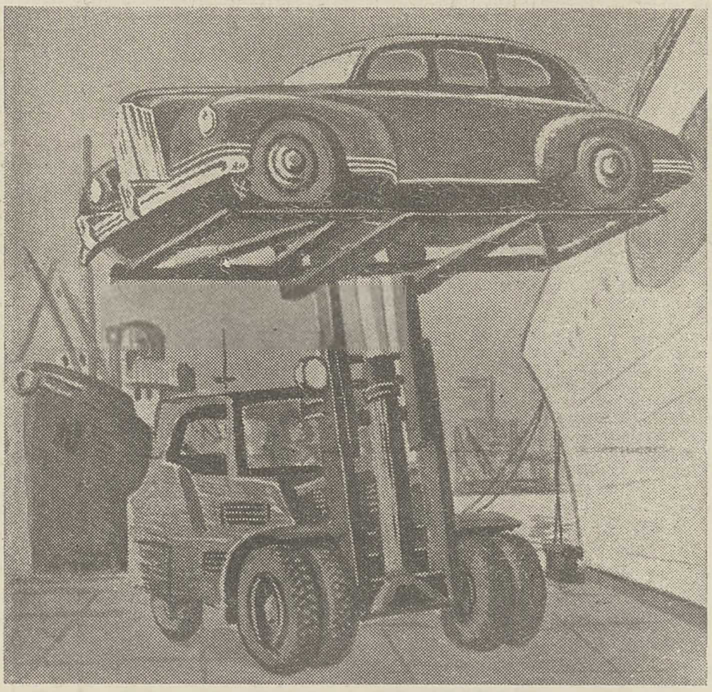
Te upodobania popularnego dorsza, groziłyby zagładą śledziowi, gdyby natura nie obdarzyła go niebywałą płodnością. Ilość jaj składanych przez samicę śledzia jest tak wielka, że wystarczy ich dla grasujących wśród nich dorszy, a wylęgnięte z ocalałych jaj śledziki w dostateczej liczbie dojrzewają, by wypełnić z kolei sieci rybaków.

Symbolem tej płodności jest zamieszczona tu fotog afia przedstawiająca śledzia na stosie jaj, odpowiadającym ilości ikry złożonej przez niego w ciągu całego życia.

*



Wilk morski: — Och, to drobiazg! Łódź leżała trochę przydługo na piasku, rozeschła się i teraz nieco cieknie



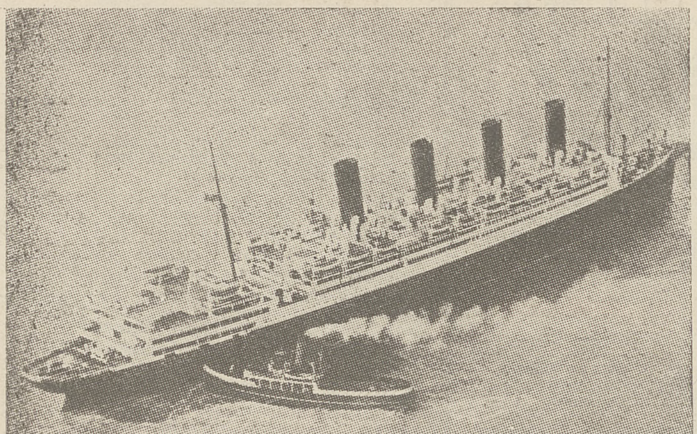
— są auto-dźwigi radzieckiej konstrukcji, stanowiące ostatni „krzyk" techniki w wyposażeniu przeładunkowym portów. Każda taka niewielka i niepozorna — zdawałoby się — maszyna potrafi wykonać pracę dwustu robotników, zaś do jej obsługi potrzebny jest jeden tylko człowiek. Auto-dźwigi transportują samodzielnie towary np. z magazynu na nabrzeże i przeładowywują unosząc przy tym w górę na wysokość 4 i więcej metrów. Zależnie od typu zdolne są one unieść jednorazowo ciężar od 3 do 12 ton. Mogą przeładowywać i transportować zarówno drobnicę w skrzynkach, beczkach, workach jak i ładunki sypkie np. piasek, żwir, cement. Odpowiednio przystosowane przeładowują i przewożą bale drewniane, deski, rury, samochody itp. Są niezastąpione szczególnie w dużych magazynach i na placach składowych. Używa ich się oczywiście nie tylko w portach, ale i w fabrykach, składach itp. Auto-dźwig skonstruowany został w Moskiewskiej Doświadczalnej Fabryce Maszyn.



DNO MORSKIE NA EKRANIE

Wiemy jak trudno określić jest położenie wraku na dnie morza, ile godzin ciężkiej pracy nurków wymaga zapoznanie się z jego stanem, ile wysiłku kosztują prowadzone pod wodą prace przygotowawcze do wydobycia wraku. Postępowa myśl ludzka i w tej dziedzinie potrafi przyjść z pomocą. W Związku Radzieckim, na podstawie olbrzymiego rozwoju radiolokacji i telewizji, w ramach realizacji hasła „nauka i technika na usługi ludzi pracy i pokoju", opracowuje się obecnie aparaty pozwalające oglądać dno morskie na ekranie, znajdującym się w specjalnej kabinie na statku. Aparat składa się z nadawczo-odbiorczej anteny, emitującej pod wodą fale, które po odbiciu się od dna i wszelkich rzeczy żywych czy martwych (znajdujących się w zasięgu anteny) wracają do odbiornika i zamienione na prądy o różnej częstotliwości zostają przekazane kablem do aparatury odbiorczo-rejestrującej. W skład tej ostatniej wchodzą fotokomórki, dające pod wpływem prądu proporcjonalne natężenie światła. Tym sposobem powstaje na ekranie dokładny obraz dna morskiego i życia pulsującego pod wodą.

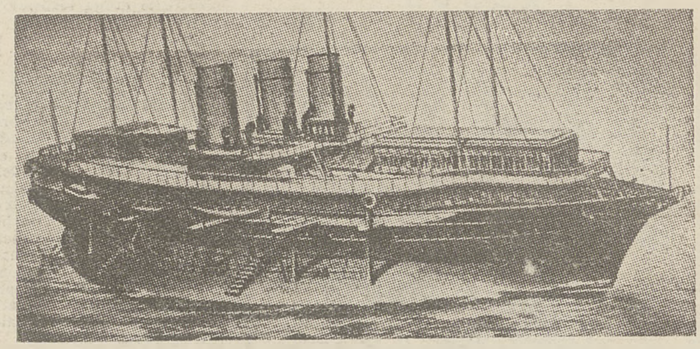
KOMINOWE HISTORYJKI (1)



— „Och, to dobry i szybki statek — ma aż cztery kominy" — powiadali nasi dziadkowie i ojcowie, spoglądając na piszczałkowate, dymiące rury — zdobiące każdy szanujący się transatlantyk pasażerski z lat 1900-nych. Pogląd, że statek który ma więcej kominów jest lepszy — tak głęboko zakorzenił się w umysłach podróżujących morzem „szczurów lądowych", iż armatorzy umyślnie zaopatrywali swe statki w liczne, imponujące kominiska — aby zyskać dla swych jednostek zaufanie pasażerów. Dziś następuje szybki zmierzch kominów — parowce ograniczają ich ilość do dwóch najwyżej, motorowce — poczynające królować na morzach — posiadają kominy nieomal że od parady tylko. Coraz częściej spotkać można motorowce z kominami jedynie „dla tradycji", wykorzystanymi na pomieszczenia mieszkalne. Coraz więcej jest statków bezkominowych. I oto z rzewnym wzruszeniem spoglądamy na zdjęcie powyżej, przedstawiające ostatniego czterokominowca pasażerskiego na Atlantyku — angielską „Aquitanię". Statek ten u progu pierwszej wojny światowej zbudowany — przeznaczony został w końcu ubiegłego roku na złom.

OSOBLIWYM RODZAJEM STATKU HANDLOWEGO jest zbiornikowiec do przewożenia asfaltu. Asfalt, utrzymywany przy rafinacji ropy naftowej, stosowany jest powszechnie do wykonywania nawierzchni dróg i ulic. W stan płynny przechodzi dopiero w temperaturze ok. 120°C. Dotychczas transportowano go w stanie stałym, w beczkach blaszanych, co pociągało za sobą dodatkowe koszta opakowania i zabierało zbyt dużo miejsca w ładowniach. Ostatnio skonstruowany został statek do przewożenia asfaltu w stanie płynnym. Podgrzewany do 120° płynny asfalt pompuje się do zbiorników statku, ogrzewanych przy pomocy pary. Dzięki utrzymywaniu wewnątrz zbiorników stałej temperatury ponad 120° —zawartość ich przez cały czas podróży pozostaje w stanie płynnym. W porcie przeznaczenia wypompowuje się płynny asfalt do specjalnych cystern. Wyglądem zewnętrznym „asfaltowiec" nie różni się od zwykłego, średniej wielkości „ropowca".

PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (5)



Z pogardą spluwaliby za burtę starzy marynarze, gdyby baliowate paskudztwo widoczne na rysunku — spotkali na morzu. Na szczęście dziwoląg ten nie został nigdy zrealizowany. Skończyło się na projekcie. Miał to być jacht przyjemnościowy dla cara Aleksandra III z atrakcyjnym dodatkiem — fragmentem plaży umocowanym na stałe przy prawej burcie. A plaża jak to plaża — z piaseczkiem, trampoliną. Smętnie musiałaby ona wyglądać po uczciwym sztormie

WPW Gdynia — 519 — 4. 50. — 12 500. W-1-11211